



ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR – ETP

1. OBJETO DA CONTRATAÇÃO

| Descrição do Objeto | Extensão |
|---|----------|
| Implantação e pavimentação asfáltica de estradas municipais na região denominada Estrada Camícia no trecho a partir dos entroncamentos com a MT-560 | 6,41 km |

2. ÁREA REQUISITANTE

| Área Requisitante | Responsável |
|--|---------------|
| Secretaria Municipal de Infraestrutura, Transporte e Saneamento (SINTRA) | Milton Geller |

3. DESCRIÇÃO DA NECESSIDADE DA CONTRATAÇÃO

A presente contratação tem por objeto a implantação e pavimentação asfáltica de estradas municipais na região denominada Estrada Camícia, com extensão aproximada de 6,41 km, compreendido a partir dos entroncamentos com a Rodovia MT-560.

A via em estudo atende região predominantemente rural, caracterizada pela presença de chácaras de lazer e moradia, unidades de produção agropecuária, incluindo atividades de avicultura, piscicultura e agricultura (soja e milho), além de pequenas propriedades e instalações produtivas distribuídas ao longo do trecho. Trata-se de importante eixo de ligação dessas áreas com a Rodovia MT-560 e, conseqüentemente, com a BR-163, desempenhando função relevante na logística local e no acesso da população à área urbana do Município de Sorriso.

Atualmente, a via encontra-se em leito natural (não pavimentada), apresentando condições precárias de trafegabilidade, especialmente no período chuvoso, quando há redução da capacidade de suporte do solo, formação de atoleiros, sulcos e processos erosivos, comprometendo o deslocamento de moradores, o transporte de insumos e o escoamento da produção agropecuária, além de demandar intervenções frequentes de manutenção por parte da Administração.

Considerando a inexistência de séries históricas de tráfego, foram utilizados estudos técnicos baseados nas atividades desenvolvidas na região, que indicaram a geração de tráfego



diversificado, composto por veículos leves, caminhões leves, caminhões pesados e combinações do tipo semi-reboque, associados às atividades residenciais, produtivas e logísticas existentes. A estimativa resultou em Volume Médio Diário (VMD) da ordem de 227 veículos/dia, caracterizando a via como de baixo a médio volume de tráfego, compatível com classificação funcional de rodovia Classe C.

Observa-se que, além do tráfego cotidiano de moradores e usuários locais, há circulação relevante de veículos de carga vinculados às atividades agropecuárias e agroindustriais, o que impõe solicitações estruturais ao pavimento e acelera a degradação do leito natural, sobretudo em períodos de safra e maior intensidade logística.

A pavimentação do trecho mostra-se necessária para assegurar condições adequadas de mobilidade, segurança viária e eficiência logística, especialmente em região que apresenta ocupação crescente e diversificação das atividades econômicas, além de proximidade com o Rio Teles Pires, fator que exige adequada solução de drenagem e controle de processos erosivos.

Diante desse contexto, a implantação e pavimentação asfáltica do trecho em questão mostram-se tecnicamente necessárias para:

- garantir trafegabilidade permanente ao longo do ano;
- reduzir intervenções corretivas recorrentes e custos de manutenção;
- aumentar a segurança dos usuários;
- assegurar regularidade ao transporte escolar e ao deslocamento da população rural;
- melhorar as condições logísticas de escoamento da produção agropecuária;
- atender à demanda gerada por atividades produtivas locais, como avicultura, piscicultura e agricultura;
- fortalecer a integração territorial e o desenvolvimento econômico municipal.

Ressalta-se que a solução proposta encontra respaldo em estudos técnicos de engenharia previamente elaborados para o trecho, os quais contemplam levantamentos e análises necessários à definição das diretrizes de implantação da via, não se tratando, contudo, de definição exaustiva de projeto no âmbito deste Estudo Técnico Preliminar.

A execução da solução deverá observar as diretrizes ambientais aplicáveis, sendo condicionada à obtenção das licenças ambientais pertinentes junto ao órgão competente.

Destaca-se, ainda, que a execução da obra depende da adequada disponibilidade de materiais para as camadas estruturais do pavimento, incluindo fontes de empréstimo e jazidas, cuja viabilidade será tratada no âmbito do projeto de engenharia e da matriz de riscos, com a devida alocação de responsabilidades entre as partes.



Assim, a contratação atende ao interesse público primário e encontra respaldo nos princípios do planejamento, eficiência, economicidade e desenvolvimento sustentável que regem as contratações públicas.

4. ANÁLISE DAS SOLUÇÕES POSSÍVEIS

4.1. SOLUÇÕES TÉCNICAS

Para atendimento da necessidade identificada, foram analisadas alternativas técnicas voltadas à melhoria das condições de trafegabilidade das estradas municipais na região da Estrada Camícia, considerando o volume de tráfego estimado, a presença de veículos comerciais e de carga e as características econômicas e operacionais das vias.

4.1.1. Manutenção periódica do leito natural

A alternativa consistente na manutenção periódica do leito natural, por meio de patrolamento, recomposição de material e correções localizadas, representa solução de baixo investimento inicial, porém de caráter paliativo. Essa estratégia não elimina a vulnerabilidade do solo à ação das chuvas nem suporta adequadamente o tráfego de veículos de carga, resultando em degradação recorrente da pista e necessidade frequente de intervenções corretivas. Além disso, não assegura trafegabilidade permanente ao longo do ano, mantendo os problemas estruturais atualmente existentes.

Dessa forma, conclui-se que essa alternativa é tecnicamente insuficiente para atendimento adequado da demanda identificada.

4.1.2. Revestimento primário reforçado

O revestimento primário reforçado, mediante aplicação de material granular selecionado e melhoria do subleito, constitui solução intermediária entre o leito natural e a pavimentação asfáltica. Embora proporcione melhoria temporária das condições de rolamento, permanece suscetível à ação da água e ao desgaste provocado por veículos de carga, exigindo manutenção periódica e não garantindo estabilidade estrutural permanente.

Considerando o volume de tráfego estimado e a presença de atividades produtivas que geram circulação de veículos pesados, essa alternativa apresenta desempenho limitado no médio e longo prazo, não se mostrando adequada como solução definitiva.



4.1.3. Pavimento asfáltico com Tratamento Superficial Duplo (TSD)

A execução de pavimento asfáltico com Tratamento Superficial Duplo (TSD), precedida de adequada infraestrutura de terraplenagem, drenagem e base, apresenta-se como solução compatível com o volume de tráfego estimado para a via, caracterizado como de baixo a médio fluxo. O TSD oferece custo inicial inferior em comparação a soluções mais robustas, execução relativamente célere e desempenho satisfatório quando corretamente dimensionado, além de possibilitar futura evolução estrutural do pavimento, caso haja aumento significativo do tráfego ao longo do tempo.

Considerando as características das vias, o perfil de tráfego e a necessidade de racionalidade na aplicação dos recursos públicos, essa alternativa mostra-se técnica e economicamente viável, assegurando trafegabilidade permanente e melhoria das condições operacionais das estradas.

4.1.4. Pavimento asfáltico com Concreto Betuminoso Usinado a Quente (CBUQ)

A adoção de pavimento asfáltico com Concreto Betuminoso Usinado a Quente (CBUQ) representa solução estruturalmente mais robusta e de maior durabilidade, especialmente indicada para rodovias com tráfego mais intenso e elevado percentual de veículos pesados. Contudo, implica custo inicial significativamente superior ao do TSD, o que, diante das condições orçamentárias e do volume de tráfego estimado, reduziria a extensão passível de implantação no curto prazo, limitando o alcance imediato do benefício público.

Assim, embora tecnicamente adequada, essa alternativa não se mostra a mais vantajosa sob o aspecto econômico na presente fase.

4.2. FORMAS DE EXECUÇÃO

Para atendimento da necessidade identificada, foram analisadas alternativas quanto à forma de execução da obra, considerando as disposições da Lei nº 14.133/2021 e a capacidade operacional da Administração Municipal.

4.2.1. Administração direta

A execução por administração direta consistiria na realização da obra com utilização de equipe própria do Município. Contudo, a implantação e pavimentação asfáltica demandam equipamentos específicos, controle tecnológico de materiais e equipe técnica especializada, não



disponíveis em quantidade e especificidade suficientes na estrutura municipal. Ademais, a mobilização desses recursos implicaria aumento de custos e riscos operacionais, tornando a alternativa menos eficiente sob os aspectos técnico e econômico.

4.2.2. Execução indireta mediante contratação de empresa especializada

A execução indireta, mediante procedimento licitatório, permite a seleção de empresa com capacidade técnica comprovada, estrutura operacional adequada e experiência específica em obras rodoviárias, assegurando maior eficiência, previsibilidade e qualidade na execução dos serviços. Dessa forma, essa alternativa mostra-se mais adequada à realidade administrativa do Município.

4.3. REGIME DE EXECUÇÃO

No que se refere ao regime de execução contratual, foram analisadas as modalidades previstas na Lei nº 14.133/2021 aplicáveis à natureza da obra, especialmente empreitada por preço global e empreitada por preço unitário.

A empreitada por preço global é indicada quando há elevado grau de definição dos quantitativos, o que pode não refletir adequadamente as variações inerentes às obras de infraestrutura rodoviária, especialmente em serviços de terraplenagem e drenagem.

Por sua vez, a empreitada por preço unitário vincula o pagamento às quantidades efetivamente executadas, sendo mais adequada para obras sujeitas a variações decorrentes das condições reais do terreno, proporcionando maior aderência entre medição e execução e reduzindo riscos de desequilíbrio contratual.

Considerando a natureza da obra e as possíveis variações inerentes à execução, conclui-se que a empreitada por preço unitário apresenta-se como o regime mais adequado sob os aspectos técnico, econômico e de gestão de riscos.

5. SOLUÇÃO ADOTADA

Diante das análises técnicas realizadas, conclui-se que a solução mais adequada para atendimento da necessidade identificada consiste na implantação e pavimentação do trecho de aproximadamente 6,41 km na região da Estrada Camícia, mediante execução de pavimento asfáltico com Tratamento Superficial Duplo (TSD), precedido da adequada execução dos serviços de terraplenagem, drenagem e demais serviços complementares necessários à funcionalidade da via.



A solução técnica adotada mostra-se compatível com o volume de tráfego estimado para o trecho, caracterizado como de baixo a médio fluxo, atendendo de forma adequada às condições operacionais da via e às demandas de mobilidade da população local e das atividades produtivas existentes na região.

O TSD apresenta desempenho satisfatório para as condições identificadas, com menor custo inicial em relação a soluções mais robustas, permitindo a ampliação da extensão pavimentada e assegurando trafegabilidade permanente ao longo do ano, além de possibilitar futura evolução estrutural do pavimento, caso haja incremento significativo do tráfego.

Quanto à forma de execução, definiu-se pela execução indireta, mediante realização de procedimento licitatório, nos termos da Lei nº 14.133/2021, considerando que a Administração Municipal não dispõe de estrutura operacional, equipamentos especializados e equipe técnica suficientes para a execução integral da obra por administração direta.

Considerando a natureza integrada da obra de infraestrutura rodoviária, que envolve a execução simultânea de serviços de terraplenagem, drenagem e pavimentação, a Administração opta por vedar o somatório de atestados para fins de comprovação da capacidade técnico-operacional durante o processo licitatório.

Tal diretriz fundamenta-se na necessidade de comprovação de experiência prévia na execução de obra de forma contínua e coordenada, compatível com a complexidade do objeto, uma vez que a execução fragmentada de serviços não evidencia a capacidade da empresa em gerenciar, de forma integrada, todas as etapas da obra, especialmente quanto à logística, coordenação técnica e controle de qualidade.

Dessa forma, a exigência de atestado único mostra-se necessária e proporcional, nos termos dos arts. 62 e 67 da Lei nº 14.133/2021, visando assegurar a adequada execução contratual e mitigar riscos operacionais.

Deverá ser considerada a exigência de comprovação de execução mínima correspondente a até 50% dos quantitativos das parcelas de maior relevância da obra, fundamentada na necessidade de assegurar que a futura contratada possua experiência compatível com a escala e complexidade do objeto.

Considerando tratar-se de obra linear de infraestrutura viária, com extensão significativa e execução contínua, a experiência em volumes reduzidos não garante, por si só, a capacidade operacional necessária à adequada mobilização de equipamentos, gestão de equipes e cumprimento de prazos.



O percentual adotado observa o limite previsto no art. 67, §2º, da Lei nº 14.133/2021, mostrando-se proporcional e suficiente para mitigar riscos de inexecução contratual, sem restringir indevidamente a competitividade.

No que se refere ao regime de execução contratual, adotou-se a empreitada por preço unitário, por se tratar de obra de infraestrutura sujeita a possíveis variações de quantitativos decorrentes das condições reais do terreno e da execução em campo, sendo tal regime o mais adequado para assegurar equilíbrio contratual, adequada medição dos serviços efetivamente executados e gestão eficiente dos riscos envolvidos.

Assim, a solução adotada contempla a execução indireta, mediante empreitada por preço unitário, de obra de implantação e pavimentação asfáltica com Tratamento Superficial Duplo (TSD), atendendo aos princípios do planejamento, eficiência, economicidade e interesse público que regem as contratações administrativas.

6. DESCRIÇÃO DOS REQUISITOS DA CONTRATAÇÃO

A contratação deverá observar requisitos técnicos, operacionais, jurídicos e econômico-financeiros compatíveis com a complexidade da obra de implantação e pavimentação asfáltica de estradas municipais, nos termos da Lei nº 14.133/2021 e das normas técnicas aplicáveis.

6.1. REQUISITOS TÉCNICOS

A empresa a ser contratada deverá:

- a) Comprovar aptidão para execução de obra de engenharia compatível em características, quantidades e complexidade com o objeto da contratação, mediante apresentação de atestados de capacidade técnica registrados no CREA ou CAU, acompanhados das respectivas Certidões de Acervo Técnico (CAT), nos termos da legislação vigente;
- b) Demonstrar experiência prévia na execução de obras de pavimentação asfáltica, incluindo, no mínimo, serviços de terraplenagem, execução de sub-base e base, aplicação de revestimento asfáltico, implantação de dispositivos de drenagem e sinalização viária;
- c) Indicar responsável técnico legalmente habilitado, com registro ativo no CREA, que responderá pela execução da obra;
- d) Dispor de estrutura operacional compatível com o porte da obra, incluindo equipamentos essenciais para terraplenagem, compactação e pavimentação, próprios ou mediante contrato de locação;



- e) Atender às especificações técnicas e diretrizes constantes dos estudos e projetos de engenharia que subsidiarão a contratação.

Os requisitos técnicos deverão observar o princípio da proporcionalidade, sendo vedadas exigências que restrinjam indevidamente a competitividade.

6.2. REQUISITOS OPERACIONAIS

- a) A execução deverá obedecer integralmente ao Projeto Básico/Executivo, memoriais descritivos, especificações técnicas e cronograma físico-financeiro.
- b) O prazo estimado para execução da obra será de até 8 (oito) meses, contados a partir da emissão da Ordem de Serviço.
- c) O contrato deverá possuir vigência compatível com o prazo de execução, acrescido de período suficiente para recebimento provisório, definitivo e encerramento contratual.
- d) A contratada deverá manter responsável técnico presente ou disponível durante as etapas críticas da obra.
- e) Deverão ser observadas as normas técnicas aplicáveis, incluindo especificações do DNIT, ABNT e demais normas de engenharia rodoviária pertinentes.

6.3. REQUISITOS JURÍDICOS E DE HABILITAÇÃO

Poderão participar do certame empresas cujo objeto social seja compatível com a execução de obras de engenharia rodoviária, que atendam às exigências de habilitação previstas nos arts. 62 a 70 da Lei nº 14.133/2021, especialmente quanto a: habilitação jurídica, regularidade fiscal e trabalhista, qualificação técnica e qualificação econômico-financeira.

A contratada deverá manter, durante toda a execução contratual, as condições de habilitação e qualificação exigidas na licitação.

6.4. REQUISITOS ECONÔMICO-FINANCEIROS

Considerando o porte e a complexidade da obra, poderão ser exigidos:

- Balanço patrimonial e demonstrações contábeis;
- Índices contábeis mínimos compatíveis com a execução contratual;
- Garantia contratual, se prevista no edital, nos termos do art. 96 da Lei nº 14.133/2021.

6.5. REQUISITOS AMBIENTAIS E DE SEGURANÇA



A contratada deverá:

- Cumprir integralmente as condicionantes ambientais aplicáveis;
- Adotar medidas de controle de erosão, manejo de resíduos e controle de poeira;
- Observar normas de segurança do trabalho e legislação ambiental vigente;
- Responsabilizar-se por eventuais danos decorrentes da execução da obra;
- adotar medidas específicas de proteção ambiental compatíveis com as características locais da área de intervenção.

7. LEVANTAMENTO DE MERCADO

O levantamento de mercado foi realizado com o objetivo de verificar a existência de fornecedores aptos à execução do objeto, bem como identificar referências de custos compatíveis com os valores praticados no setor de obras rodoviárias.

Verificou-se que o mercado regional e estadual dispõe de empresas especializadas na execução de obras de terraplenagem, drenagem e pavimentação asfáltica, inclusive com experiência em Tratamento Superficial Duplo (TSD), sendo atividade amplamente difundida no segmento de infraestrutura viária. Trata-se de objeto comum no mercado de obras públicas, não havendo peculiaridades técnicas que restrinjam a competitividade ou que exijam solução tecnológica exclusiva.

Para fins de estimativa preliminar de custos, foram adotadas como referência principal as composições e insumos constantes no Sistema de Custos Referenciais de Obras – SICRO, mantido pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), por se tratar de sistema oficial amplamente utilizado na orçamentação de obras rodoviárias no âmbito da Administração Pública.

As composições consideradas contemplam serviços compatíveis com os previstos na contratação, incluindo terraplenagem, execução de sub-base e base, drenagem e revestimento asfáltico em TSD, possibilitando a elaboração de orçamento estimativo coerente com os parâmetros de mercado.

O levantamento também considerou a prática usual do setor quanto à adoção do regime de empreitada por preço unitário para obras dessa natureza, bem como a existência de empresas com capacidade técnica registrada nos conselhos profissionais competentes, aptas a participar do certame.



Adicionalmente, verificou-se que as soluções técnicas adotadas são amplamente utilizadas em obras similares no âmbito regional, não havendo restrições relevantes quanto à disponibilidade de insumos, equipamentos e mão de obra especializada.

Dessa forma, conclui-se que há oferta suficiente no mercado para execução do objeto, com referências de preços consolidadas em sistema oficial, assegurando viabilidade competitiva e adequada formação de preços no processo licitatório.

8. ESTIMATIVA DAS QUANTIDADES A SEREM CONTRATADAS

As quantidades estimadas para a contratação foram definidas com base em estudos técnicos de engenharia previamente elaborados para o trecho, os quais contemplam levantamentos topográficos, geotécnicos e de traçado, bem como diretrizes preliminares de dimensionamento da solução a ser adotada.

A solução considerada envolve a implantação e pavimentação asfáltica de aproximadamente 6,41 km, compreendendo a execução integrada dos serviços de terraplenagem, drenagem, pavimentação asfáltica, sinalização viária e obras complementares.

De forma geral, os quantitativos estimados abrangem:

- serviços de terraplenagem, incluindo cortes, aterros, regularização e compactação do subleito;
- execução de sub-base e base para estrutura do pavimento;
- aplicação de revestimento asfáltico em Tratamento Superficial Duplo (TSD);
- implantação de dispositivos de drenagem superficial e profunda, incluindo bueiros e obras de arte correntes;
- execução de sinalização horizontal e vertical;
- implantação de obras complementares de segurança viária;
- execução de serviços de recuperação ambiental das áreas afetadas pela obra.

Ressalta-se que os quantitativos detalhados serão consolidados no âmbito do projeto de engenharia que subsidiará o processo licitatório, bem como nas respectivas planilhas orçamentárias, podendo sofrer ajustes em função das condições reais verificadas em campo.

A adoção do regime de execução por empreitada por preço unitário mostra-se adequada à natureza da obra, permitindo a medição e pagamento com base nas quantidades efetivamente executadas, garantindo maior aderência entre planejamento e execução e mitigando riscos de desequilíbrio contratual.



Dessa forma, as estimativas ora apresentadas são suficientes para caracterização do objeto e dimensionamento da contratação, atendendo aos requisitos do planejamento previstos na legislação vigente.

9. ESTIMATIVA DO VALOR DA CONTRATAÇÃO

A estimativa preliminar do valor da contratação foi elaborada com base nos quantitativos definidos nos estudos preliminares de engenharia e nas composições de custos referenciais aplicáveis a obras rodoviárias.

Para a formação do orçamento estimativo, foram adotadas como referência as composições e insumos constantes no Sistema de Custos Referenciais de Obras – SICRO, mantido pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), por se tratar de sistema oficial amplamente utilizado na orçamentação de obras de infraestrutura viária no âmbito da Administração Pública.

Sobre os custos diretos apurados foi aplicado Benefícios e Despesas Indiretas (BDI) no percentual de 26,19%, compatível com a natureza da obra e com as práticas adotadas em contratos de infraestrutura rodoviária. Para os itens relativos à aquisição e transporte de material asfáltico, foi adotado BDI diferenciado de 15%, em razão das características específicas desse insumo, observando-se critérios técnicos de composição de custos e práticas consolidadas na orçamentação de obras públicas.

O orçamento estimativo contempla os serviços de terraplenagem, execução de sub-base e base, dispositivos de drenagem, revestimento asfáltico em Tratamento Superficial Duplo (TSD), sinalização viária e demais serviços complementares necessários à plena execução do objeto.

Com base nos levantamentos realizados, o valor estimado para a execução do trecho de 6,41 km das estradas municipal na região da Estrada Camícia é da ordem de aproximadamente R\$ 11,37 milhões.

O valor apresentado neste Estudo Técnico Preliminar possui caráter estimativo e fundamenta-se nos estudos preliminares e nas composições referenciais adotadas, servindo de base para o planejamento da contratação e para a elaboração do Projeto Básico/Executivo que instruirá a fase licitatória.

10. JUSTIFICATIVAS PARA O PARCELAMENTO OU NÃO DA SOLUÇÃO

Nos termos do art. 47 da Lei nº 14.133/2021, foi analisada a possibilidade de parcelamento do objeto da presente contratação, considerando-se os aspectos técnicos, econômicos e operacionais envolvidos.



Verifica-se que o objeto consiste em obra de engenharia de natureza linear e integrada, envolvendo a execução coordenada de serviços de terraplenagem, drenagem, pavimentação asfáltica, sinalização e obras complementares, os quais possuem interdependência técnica e operacional.

O eventual parcelamento da contratação poderia comprometer a eficiência da execução, uma vez que a fragmentação dos serviços demandaria maior esforço de coordenação entre múltiplos contratados, com risco de incompatibilidades técnicas, sobreposição de responsabilidades e dificuldades na gestão e fiscalização contratual.

Além disso, a divisão do objeto poderia acarretar aumento de custos administrativos, perda de ganhos de escala e maior risco de atrasos na execução da obra, impactando negativamente o interesse público.

Ressalta-se que a execução integrada por uma única contratada favorece o adequado planejamento das etapas construtivas, a otimização da mobilização de equipamentos e equipes, bem como o controle tecnológico dos serviços, garantindo maior qualidade e eficiência na execução.

Dessa forma, conclui-se que o parcelamento do objeto não se mostra técnica nem economicamente viável, sendo mais adequado que a contratação ocorra de forma integral, em um único lote.

11. CONTRATAÇÕES CORRELATAS E/OU INTERDEPENDENTES

Não há, no momento, contratos vigentes diretamente interdependentes da execução deste objeto, sendo a obra funcional de forma autônoma após sua conclusão, proporcionando melhoria imediata das condições de trafegabilidade no segmento contemplado.

Eventual continuidade da pavimentação para os demais trechos da rodovia dependerá de futura disponibilidade orçamentária e da elaboração de novos estudos técnicos e projetos específicos, constituindo-se em etapas independentes e não condicionantes à plena funcionalidade do trecho ora licitado.

Adicionalmente, serviços de manutenção periódica ou intervenções de conservação futura serão objeto de contratações próprias, quando necessárias, não configurando interdependência contratual prévia.

Dessa forma, não se identificam contratações correlatas ou interdependentes que condicionem a execução ou a eficácia da presente contratação.



12. DEMONSTRATIVO DA PREVISÃO DA CONTRATAÇÃO NO PLANO DE CONTRATAÇÕES ANUAL – PCA

Parte da presente contratação será custeada com recursos oriundos da Emenda Parlamentar nº 202442010001, vinculada ao Plano de Ação nº 09032024-073842/2024, formalmente aprovado para execução no exercício vigente.

O objeto inicialmente previsto para utilização dos referidos recursos foi posteriormente reavaliado pela Administração Municipal, tendo sido definida como prioridade a implantação e pavimentação das estradas na região da Estrada Camícia, em razão de sua relevância logística e impacto direto na mobilidade e no escoamento da produção local.

Considerando que o objeto específico não consta originalmente no Plano Anual de Contratações (PCA) vigente, será promovida sua inclusão formal mediante Autorização Conjunta para Alteração do Plano Anual de Contratação, nos termos do art. 29 do Decreto Municipal nº 903, de 13 de junho de 2023.

Dessa forma, a contratação observará integralmente os instrumentos de planejamento institucional, mantendo-se compatível com as diretrizes orçamentárias e com a programação administrativa do exercício.

13. PROVIDÊNCIAS A SEREM ADOTADAS

Para viabilizar a regular execução da obra, a Administração Municipal adotará as seguintes providências prévias e concomitantes:

- a) Conclusão e aprovação do Projeto Básico/Executivo, contendo os elementos técnicos detalhados, memoriais descritivos, planilhas orçamentárias, cronograma físico-financeiro e demais documentos necessários à instrução do processo licitatório;
- b) Formalização da inclusão do objeto no Plano Anual de Contratações (PCA), mediante Autorização Conjunta, nos termos do § 2º do art. 29 do Decreto Municipal nº 903/2023;
- c) Verificação quanto à necessidade de licenciamento ambiental ou eventual enquadramento em hipótese de dispensa, conforme legislação ambiental aplicável;
- d) Avaliação de eventuais interferências existentes na área de implantação da obra, como redes de energia elétrica, telecomunicações ou acessos particulares, promovendo as tratativas necessárias junto às concessionárias ou interessados;
- e) Designação formal de equipe de fiscalização e acompanhamento contratual, composta por profissionais habilitados, garantindo o controle técnico e administrativo da execução;



- f) Adoção das providências orçamentárias e financeiras necessárias para assegurar a disponibilidade dos recursos vinculados à Emenda Parlamentar nº 202442010001, observando-se os prazos estabelecidos no respectivo Plano de Ação.

A adoção dessas medidas assegura condições adequadas para o início e desenvolvimento regular da execução contratual, mitigando riscos de paralisação, sobrecustos ou atrasos decorrentes de fatores previsíveis.

14. RESULTADOS PRETENDIDOS

Com a implantação e pavimentação do trecho de aproximadamente 6,41 km das estradas municipais na região da Estrada Camícia, pretende-se alcançar os seguintes resultados:

- a) Melhoria significativa das condições de trafegabilidade da via, com redução de atoleiros, formação de poeira e interrupções decorrentes de períodos chuvosos;
- b) Redução dos custos operacionais de transporte, especialmente para veículos utilizados nas atividades agropecuárias, agroindustriais e no deslocamento de moradores da região;
- c) Aumento da segurança viária, mediante implantação de pavimento adequado, dispositivos de drenagem e sinalização horizontal e vertical;
- d) Melhoria das condições de acesso às propriedades rurais, chácaras e unidades produtivas, garantindo maior eficiência no deslocamento de insumos, produtos e pessoas;
- e) Otimização da logística de escoamento da produção agrícola e das atividades produtivas locais, reduzindo o tempo de deslocamento e ampliando a competitividade da região;
- f) Estruturação e qualificação da malha viária municipal em área de crescente ocupação e relevância econômica, contribuindo para o desenvolvimento territorial;
- g) Mitigação de impactos ambientais associados a vias não pavimentadas, especialmente processos erosivos, carreamento de sedimentos e degradação do solo, com especial relevância em razão da proximidade com o Rio Teles Pires;
- h) Melhoria das condições de mobilidade da população local, incluindo transporte escolar e acesso a serviços públicos essenciais.

Os resultados esperados possuem caráter imediato no trecho a ser executado, promovendo melhorias diretas na mobilidade e na logística local, além de contribuírem, de forma estruturante, para o desenvolvimento econômico e para o planejamento de médio e longo prazo da infraestrutura viária municipal.



15. POSSÍVEIS IMPACTOS AMBIENTAIS

Os principais impactos ambientais potenciais associados à execução da obra concentram-se na fase construtiva, podendo incluir:

- a) Movimentação de solo e alteração temporária da superfície do terreno em razão dos serviços de terraplenagem e regularização do subleito;
- b) Geração de resíduos da construção civil e materiais excedentes;
- c) Emissão temporária de poeira e ruídos decorrentes da operação de máquinas e equipamentos;
- d) Risco de processos erosivos e assoreamento, especialmente em áreas sensíveis, caso não sejam adequadamente executados os dispositivos de drenagem superficial e profunda;
- e) Interferências pontuais em áreas adjacentes à via, em razão da execução de dispositivos de drenagem e obras complementares.

Tais impactos possuem caráter localizado, temporário e mitigável, podendo ser adequadamente controlados mediante adoção de boas práticas construtivas, execução adequada de sistemas de drenagem, gerenciamento correto de resíduos e cumprimento das condicionantes ambientais eventualmente estabelecidas pelo órgão competente.

Destaca-se que, em razão da proximidade do trecho com áreas de influência hídrica, incluindo a região do Rio Teles Pires, deverão ser adotadas medidas específicas de controle ambiental, com vistas à prevenção de processos erosivos e ao controle do carreamento de sedimentos para corpos d'água.

Ressalta-se, ainda, que a pavimentação da via tende a gerar impactos ambientais positivos no médio e longo prazo, tais como a redução da emissão de poeira em períodos secos, diminuição do carreamento de sedimentos para áreas adjacentes e melhoria do escoamento superficial por meio de drenagem tecnicamente adequada.

A necessidade de licenciamento ambiental ou eventual enquadramento em hipótese de dispensa será verificada previamente à licitação, em conformidade com a legislação ambiental aplicável.

16. POSICIONAMENTO CONCLUSIVO SOBRE A VIABILIDADE E A RAZOABILIDADE DA CONTRATAÇÃO

Com base nas análises técnicas realizadas no presente Estudo Técnico Preliminar, conclui-se que a implantação e pavimentação asfáltica de aproximadamente 6,41 km na região da



Estrada Camícia mostra-se tecnicamente viável, operacionalmente adequada e compatível com as necessidades de mobilidade e logística identificadas.

A solução adotada, consistente na execução de pavimentação em Tratamento Superficial Duplo (TSD), revela-se a alternativa mais adequada às condições de tráfego estimadas, ao perfil de utilização da via e à racionalidade na aplicação dos recursos públicos, estando alinhada à estratégia de melhoria e expansão da infraestrutura viária municipal.

A estimativa de quantitativos e de valor encontra-se fundamentada em parâmetros técnicos referenciais, com adoção de composições de custos oficiais e aplicação de BDI compatível com a natureza da obra, conferindo maior confiabilidade ao planejamento da contratação.

Verifica-se, ainda, a existência de previsão de recursos para a execução do objeto, provenientes de emenda parlamentar, bem como de recursos próprios do Município, garantindo suporte financeiro à contratação e viabilidade orçamentária.

Diante do exposto, entende-se que a contratação pretendida é necessária, adequada e razoável, recomendando-se o prosseguimento das etapas subsequentes do processo de contratação, com a consolidação do projeto de engenharia e posterior realização do procedimento licitatório, nos termos da legislação vigente.

DECLARO que:

- (X) É VIÁVEL a presente contratação.
() NÃO É VIÁVEL a presente contratação.

Assinado digitalmente

JEAN CARLOS DALLAGNOL NOGUEIRA

Engenheiro Civil - CREA MT 047719

SORRISO

Ciente e de acordo,

Assinado digitalmente

MILTON GELLER

Secretário Municipal de Infraestrutura,
Transporte e Saneamento

Assinado digitalmente

JAN ASSAD LAHHAM

Secretário Municipal da Cidade

Assinado digitalmente

CLÁUDIO CÉZAR OLIVEIRA

Secretário Municipal de Planejamento, Ciência, Tecnologia e Inovação

Sorriso - MT, 1º de abril de 2026.

Assinaturas

JEAN CARLOS DALLAGNOL NOGUEIRA (XXX.851.411-XX)

Título: Engenheiro Civil

Assinatura: Eletrônica

MILTON GELLER (XXX.097.439-XX)

Título: Secretário de Infraestrutura, Transporte e Saneamento

Assinatura: Eletrônica

JAN ASSAD LAHHAM (XXX.631.310-XX)

Título: Secretário Municipal da Cidade

Assinatura: Eletrônica

CLAUDIO CEZAR OLIVEIRA (XXX.184.481-XX)

Título: Secretário de Planejamento, Ciência, Tecnologia e Inovação

Assinatura: Eletrônica

