



GOVERNO MUNICIPAL
**SÃO LOURENÇO
DA MATA**



ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR – ETP





ESTADO DE PERNAMBUCO
MUNICÍPIO DE SÃO LOURENÇO DA MATA
SECRETARIA MUNICIPAL DE INFRAESTRUTURA
(EQUIPE DE PLANEJAMENTO)

ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR - ETP

1. **OBJETO DA CONTRATAÇÃO:**

CONTRATAÇÃO DE EMPRESA DE ENGENHARIA PARA IMPLANTAÇÃO DE PAVIMENTAÇÃO NAS RUAS JOÃO TAVARES E JOÃO CARVALHO, BAIRRO PENEDO, SÃO LOURENÇO DA MATA/PE, Convênio nº 928776/Ministério das Cidades.

2. **DESCRIÇÃO DA NECESSIDADE:**

2.1. O Município captou recursos junto ao Ministério das Cidades pra realizar obras de implantação de pavimentação em vias urbanas, Convênio nº 928776.

2.2 A Secretaria de Infraestrutura selecionou duas ruas prioritárias dentre a gama de vias públicas carentes de infraestrutura viária. Para seleção das ruas a serem contempladas com as obras foram utilizados os critérios impostos pelo programa e cartilhas técnicas que regem o Convênio. Os principais condicionantes são: estar localizada em área urbana, ter largura suficiente para comportar calçadas acessíveis e o leito da rua, possuir topografia favorável, esta dotada de soluções de saneamento básico e iluminação pública.

2.3 A rua João Tavares tem uma importância para a melhoria do fluxo de veículos, pois permite a ligação entre bairros. A rua João Carvalho possui trecho que torna-se inacessível em períodos de chuva, com as obras de pavimentação e drenagem, ficará totalmente funcional.

3. **ÁREA REQUISITANTE:**

Órgão demandante	Responsável
Diretoria de Obras	Djailson Pereira de Oliveira

4. **DESCRIÇÃO DOS REQUISITOS DA CONTRATAÇÃO:**

4.1 Tipo de contratação: Indireta.

4.2 Critério de Julgamento: Menor preço.

4.3 Regime de execução: Empreitada por preço global.

4.4 Inversão de fase: Análise de habilitação antecederá a classificação de proposta e etapa de lances.

Justificativa da Inversão das Fases de Habilitação e Apresentação de Propostas e Lances (Ref.: Lei Federal 14.133/2021, art. 17, § 1º e Decreto Municipal nº 11/2024, art. 58 §1º)

A presente licitação será realizada com INVERSÃO DE FASES, permitida no art. 17, §1º da NLLC, DEVENDO A HABILITAÇÃO DOS LICITANTES PRECEDER A FASE DE APRESENTAÇÃO DE PROPOSTAS E LANCES, EM BUSCA DA MELHOR PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS QUE COMPÕEM O OBJETO DESTE CERTAME.



A Lei 14.133, em seu artigo 17, §§ 1º e 3º, estabelece que a fase de lances deve preceder a habilitação. No entanto, em situações específicas, como na contratação de obras cuja interrupção ou suspensão possa acarretar prejuízos à continuidade da construção, a inversão das fases se mostra uma alternativa mais eficaz. Isso ocorre porque, em diversos processos licitatórios, empresas sem capital social adequado ou sem comprovação técnica acabam apresentando lances mais baixos e sendo declaradas vencedoras. Porém, na fase de habilitação, constata-se que não atendem aos requisitos do edital, resultando em atrasos irreversíveis, riscos de perda do objeto devido à expiração de prazos ou, em muitos casos, no fracasso da licitação.

A inversão de fases terá como benefícios a verificação prévia da qualificação técnica, da experiência e da qualidade dos serviços prestados pelos licitantes, em busca de atender aos parâmetros mínimos de qualidade definidos nos Estudos Técnicos Preliminares e Termo de Referência ou Projeto Básico, na tentativa de evitar a mácula no preço com a realização da disputa de lances antes do julgamento da capacidade de execução do objeto. Assim, a disputa ocorrerá após a análise da habilitação dos licitantes, sendo o menor preço o critério decisivo na escolha da melhor proposta para a administração.

Neste contexto, ressalta-se que no âmbito do município de São Lourenço da Mata-PE, esta Secretaria de Infraestrutura deflagrou processos licitatórios (tais como: Concorrência nº 001/2025, 004/2025 e 005/2025), nos quais apesar de registrarmos quantidade significativa de participantes com propostas cadastradas, constatou-se que as licitantes vencedoras da fase de lances, ofertavam preços considerados inexequíveis pela regra do art. 91, Decreto Municipal nº 11/2024, bem como deixavam de comprovar a exequibilidade dos seus preços após diligências do agente de contratação (art. 90 §1º, Decreto Municipal nº 11/2024), visto que a Lei nº 14.133/2021, em seu artigo 59, § 4º, estabelece uma presunção relativa de inexequibilidade para propostas em licitações, devendo a Administração dar ao licitante a oportunidade de demonstrar a exequibilidade da proposta, antes de desclassificá-la.

Ocorre que a situação acima descrita, faz com que o condutor do processo busque dentre as empresas classificadas em ordem subsequente, aquela considerada previamente vencedora, demandando mais tempo do que o previsto para conclusão do certame, desencadeando atrasos no processo, e por consequência prejuízo ao princípio da eficiência, frente ao prolonga-se para atender ao interesse público com a execução do objeto a ser licitado.

Neste sentido, é mais viável que a fase de habilitação preceda a fase de apresentação de propostas e lances de acordo com o artigo 17, parágrafo primeiro da Lei Federal 14.133 de 2021 por diversos motivos:

- a) **Eficiência e Economia de Tempo:** Realizar a fase de habilitação antes da fase de propostas permite que sejam identificadas previamente as empresas aptas e qualificadas para participar da licitação. Isso reduz o tempo gasto no processo licitatório, evitando que propostas sejam analisadas de empresas que posteriormente seriam desclassificadas por falta de habilitação;
- b) **Redução de Riscos de Desqualificação:** Ao realizar a habilitação primeiro, as empresas que não atendem aos requisitos mínimos estabelecidos no edital são eliminadas logo no início do processo. Isso reduz o risco de desclassificação de propostas durante a fase de avaliação, evitando possíveis questionamentos e recursos e consequentemente possível futura contratação deficiente;



- c) **Priorização da Qualidade:** Ao selecionar inicialmente empresas aptas e qualificadas, a fase de habilitação prioriza a qualidade técnica e a capacidade operacional dos licitantes. Isso contribui para a contratação de empresas que tenham condições reais de executar os serviços ou fornecer os produtos com eficiência e qualidade;
- d) **Disputa Justa:** Durante a fase de lances os participantes não são identificados, isto é, podem concorrer empresas que estarão inabilitadas ou inaptas à sua participação, após a habilitação somente as participantes realmente responsáveis irão participar da disputa por lances, ainda sem serem identificadas trazendo mais transparência e ainda assim não ferindo o princípio da economicidade.

Portanto, justifica-se a inversão das fases de habilitação e apresentação de propostas no intuito de promover maior eficiência, transparência, segurança jurídica e qualidade nos processos licitatórios deflagrados por este órgão/Secretaria, além de contribuir para a economia de tempo e recursos.

4.5 Modo de Disputa: Aberto e fechado

Justificativa:

Aberto e fechado: Combinação de uma etapa do tipo “dinâmica” com uma etapa final de lance “selado”. É possível concluir que, para as licitações do tipo “menor preço” ou “maior desconto”, o modo “aberto e fechado”, ao ser abstratamente comparado ao modo “aberto”, apresenta uma “modelagem” mais eficaz no tocante à revelação incentivada de informações confiáveis por parte dos licitantes, aliada à maximização dos interesses da Administração na escolha da proposta mais vantajosa e com menores custos de transação possíveis.

Afinal, a combinação entre as etapas “aberta” e “fechada” potencializa o incentivo de revelação da melhor valoração subjetiva acerca do objeto por parte dos concorrentes e o fato de haver a delimitação máxima de tempo de duração da disputa (no máximo, 30 minutos) reduz e reduz os custos de transação para a Administração. Veja mais em <https://portal.sollicita.com.br/Noticia/19943/a-fase-de-lances-na-lei-14.133%2F21-e-a-%E2%80%9Cteoria-dos-leil%C3%B5es%E2%80%9D> - Copyright © 2024, Sollicita.

5. **REQUISITOS AMBIENTAIS:**

Para a manutenção de vias públicas, os requisitos ambientais incluem a gestão adequada de resíduos, a prevenção de poluição, a minimização de impactos no solo e na vegetação, e a utilização de práticas sustentáveis.

Detalhamento:

1. 1. **Gestão de Resíduos:**
 - Os resíduos gerados durante a manutenção (por exemplo, materiais de pavimentação, resíduos de limpeza, etc.) devem ser coletados, transportados e descartados de forma adequada, seguindo as normas de destinação de resíduos sólidos e líquidos, conforme a NR-38.
 - É importante evitar a contaminação do solo e da água com esses resíduos.
2. 2. **Prevenção da Poluição:**



- Utilizar equipamentos e veículos que não causem poluição sonora excessiva ou emissões de gases poluentes.
 - Evitar derramamentos de produtos químicos ou combustíveis durante a manutenção das vias.
 - Realizar limpezas adequadas para remover poeira e resíduos das vias, evitando que eles se espalhem para a atmosfera ou para o solo.
3. 3. Minimizar Impactos no Solo e na Vegetação:
- Abertura de valas e escavações deve ser feita de forma a minimizar a degradação do solo e a remoção de vegetação.
 - Reconstruir o solo e a vegetação afetados após a conclusão das obras, utilizando práticas de recuperação de áreas degradadas, como o plantio de espécies nativas, conforme o Programa de Manutenção da TAESA.
 - Evitar o uso excessivo de equipamentos pesados em áreas sensíveis, como nascentes de água ou áreas protegidas.
4. 4. Práticas Sustentáveis:
- Utilizar materiais de pavimentação que sejam eco-eficientes, como o uso de materiais reciclados ou materiais de baixo impacto ambiental.
 - Optar por tecnologias de manutenção que reduzam a emissão de gases de efeito estufa.
 - Promover a educação ambiental dos trabalhadores envolvidos na manutenção das vias, conscientizando-os sobre a importância da preservação ambiental.
 - Utilizar sistemas de gestão ambiental para controlar os impactos da manutenção de vias públicas e garantir que ela seja realizada de forma sustentável.
 - Realizar estudos de impacto ambiental e obter as licenças ambientais necessárias, conforme a norma CONSEMA nº 372/2018.

6. LEVANTAMENTO DE MERCADO:

6.1 Trata-se de obra com serviços de engenharia necessários para execução. Não se vislumbra no mercado outra solução que não seja a contratação de empresa especializada em engenharia.

6.2 Para a execução do objeto, o mercado oferece o método amplamente consolidados de construção: concreto betuminoso usinado à quente (CBUQ). Sendo este serviço selecionado por ser a alternativa com maior oferta de mão de obra especializada.

7. DESCRIÇÃO DA SOLUÇÃO COMO UM TODO:

7.1 O presente estudo, como já informado, refere-se à contratação de empresa especializada em serviços de engenharia necessários à reparação da via, incluindo mão de obra equipamentos e materiais necessários.

7.2 A descrição da solução como um todo, abrange a prestação de serviço para reparo da via, com disponibilização de mão de obra não exclusiva, materiais e equipamentos adequados à execução dos trabalhos.

8. ESTIMATIVA DO VALOR DA CONTRATAÇÃO:



8.1 O valor máximo estimado para esta contratação, representa o valor global de R\$ 872.139,48 (oitocentos e setenta e dois mil, cento e trinta e nove reais e quarenta e oito centavos);

8.2 Os parâmetros e critérios utilizados para a elaboração do orçamento, através da base de dados das tabelas: SINAPI - 05/2025 – Pernambuco, SICRO3 - 01/2025 e COMPOSIÇÕES PRÓPRIAS. Onde foi adotado pela planilha não desonerada.

9. JUSTIFICATIVA PARA O PARCELAMENTO OU NÃO DA SOLUÇÃO:

9.1 Interdependência das Etapas: As etapas da obra são técnica e operacionalmente interligadas, de forma que a execução por diferentes contratados poderia comprometer a continuidade e a qualidade do empreendimento, gerando atrasos e potenciais conflitos de responsabilidade.

9.2 Complexidade do Gerenciamento: O parcelamento exigiria uma gestão mais complexa e onerosa para a fiscalização e acompanhamento de diferentes contratos simultâneos, o que poderia comprometer o controle e a execução eficiente do projeto.

9.3 Economia de Escala: A contratação de um único executor para a totalidade da obra permite uma maior economia de escala, com a redução de custos indiretos e administrativos, além de melhores condições comerciais nos serviços e fornecimentos.

9.4 Responsabilidade Unificada: A manutenção de um único contrato centraliza a responsabilidade por eventuais falhas, problemas ou atrasos, facilitando a resolução de litígios e o cumprimento das obrigações contratuais.

9.5 Caráter Singular do Objeto: A natureza do objeto licitado exige uma execução integrada para atender ao projeto em sua integralidade, sem risco de comprometimento da funcionalidade e da entrega final.

Dessa forma, o parcelamento da licitação não se revela vantajoso nem para a Administração nem para a sociedade, atendendo, portanto, ao disposto na legislação e aos princípios que regem a administração pública.

10. JUSTIFICATIVA DA NÃO PARTICIPAÇÃO DE CONSÓRCIO:

10.1 Justificativa Técnica:

Responsabilidade Unificada: Ao proibir consórcios, a administração pública garante que uma única empresa seja totalmente responsável pela execução da obra. Isso facilita a gestão do contrato, reduzindo a complexidade na fiscalização e na cobrança de desempenho, uma vez que não há necessidade de gerenciar diferentes partes de um consórcio.

Consistência Técnica: Uma empresa única garante maior consistência na execução técnica da obra, evitando possíveis divergências na metodologia de trabalho, materiais usados e padrões de qualidade que podem surgir quando várias empresas trabalham em conjunto

Experiência e Capacidade: Ao exigir que uma única empresa cumpra os requisitos técnicos e financeiros, a administração pública assegura que a empresa contratada tenha experiência e capacidade comprovada para realizar a obra sozinha, sem depender de parceiros que possam ter habilidades ou experiência limitadas.

10.2 Justificativa Econômica:

Economia de Escala: Similar à justificativa para limitar o número de lotes, ao não permitir consórcios, a licitação tende a atrair empresas de maior porte, que já possuem a capacidade de realizar obras maiores e, portanto, podem oferecer preços mais competitivos devido à economia de escala.

Redução de Custos Adicionais: Consórcios geralmente envolvem custos adicionais relacionados à coordenação entre as empresas participantes, gestão do consórcio, e possíveis sobreposições de responsabilidades. A eliminação desses custos pode resultar em propostas mais econômicas e transparentes.

Mitigação de Riscos Financeiros: Com uma única empresa responsável, o risco financeiro é mais fácil de gerenciar. Se um consórcio enfrenta dificuldades financeiras, a responsabilidade é fragmentada, o que pode complicar a resolução de problemas financeiros durante a execução da obra.

11. CONTRATAÇÕES CORRELATAS E/OU INTERDEPENDENTES:

11.1 Não se vislumbra contratação correlata e/ou interdependentes para esse objeto.

12. ALINHAMENTO ENTRE A CONTRATAÇÃO E O PLANEJAMENTO:

12.1 Na data de elaboração deste Estudo Técnico Preliminar (ETP), o Plano Anual de Contratação encontrava-se em fase de desenvolvimento.

13. BENEFÍCIOS A SEREM ALCANÇADOS COM A CONTRATAÇÃO:

13.1 A seguir replicamos as justificativas apresentadas ao Ministério das Cidades para obtenção dos recursos e formalização do Convênio:

13.2 Caracterização dos interesses recíprocos: o crescimento da Cidade necessita ser acompanhado de melhorias na sua infraestrutura física urbana, para propiciar aos moradores, visitantes, comerciantes, melhores condições de trafegabilidade e segurança. Torna-se, portanto, extremamente necessário dotar o Município de condições físicas para que todos os seus habitantes tenham acesso digno e mobilidade garantida aos logradouros públicos.

13.3 Público-alvo: Proporcionar conforto à população, melhorar condições de limpeza, contribuindo para a saúde pública, e proporcionar níveis satisfatórios de segurança, velocidade e economia no transporte de pessoas e mercadorias através da pavimentação de vias públicas urbanas.

13.4 Problema a ser resolvido: a pavimentação possibilita qualidade de vida e desenvolvimento à comunidade, beneficiando a conquista e ocupação de regiões isoladas, promovendo ligações entre os centros e as periferias, e, ainda, auxilia na valorização de áreas.

13.5 Resultados esperados: A relação está diretamente ligada a ação de desenvolvimento urbano e no que se refere as ações de infraestrutura urbana do Município de São Lourenço da Mata.



13.6 Relação entre a proposta e os objetivos e diretrizes do programa: A proposta está voltada para ações de infraestrutura urbana se destina ao atendimento das demandas de toda população do Município, além de visitantes, turistas e especialmente os moradores e famílias das áreas diretamente contempladas.

14. PROVIDÊNCIAS A SEREM ADOTADAS:

14.1 A presente contratação requer por parte da administração, o acompanhamento de profissional qualificado para analisar, julgar e receber os serviços contratados, de forma a verificar que todas as especificações técnicas e exigências solicitadas foram cumpridas

15. POSSÍVEIS IMPACTOS AMBIENTAIS:

a. Os possíveis impactos ambientais encontram-se no item 5 deste Estudo Técnico Preliminar.

16. DECLARAÇÃO DE VIABILIDADE:

Declara esta Equipe de Planejamento que a contratação pretendida é viável, uma vez que a mesma é indispensável para o Município de São Lourenço da Mata, Estado de Pernambuco, ao bom andamento das atividades deste Município, contribuindo com a melhoria de seus usuários.

17. GESTOR E FISCAL DO CONTRATO:

Gestora de Contrato: Fabiola de Azevedo Mendonça Machado
Matricula: 97698

Fiscal do Contrato: Vinícius Laurentino dos Santos
Engenheiro Civil, Crea-PE: 182211375-0

Equipe de Planejamento:

[assinatura]
Mariana Cavalcanti Albanéz
Engenheira Civil, Crea-PE: 182073110-3

[assinatura]
Diego Antônio de Almeida Alves e Silva Bezerra
Engenheiro Civil, Crea-PE: 181844631-6

[assinatura]
Felipe Augusto de Santana Macêdo
Engenheiro Civil, Crea-PE: 181677622-0

[assinatura]
Vinícius Laurentino dos Santos
Engenheiro Civil, Crea-PE: 182211375-0