



ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR

1. INTRODUÇÃO

Ribeirão das Neves é um município do território brasileiro localizado no estado de Minas Gerais, Região Sudeste do país. Pertence à Região Metropolitana de Belo Horizonte, sendo o oitavo município mais populoso do estado, reunindo 329.794 habitantes segundo o censo de 2022.

1.1. Infraestrutura

1.1.1. Transporte

O meio mais comum de transporte na cidade é o rodoviário, sendo que a grande maioria dos nevenses depende exclusivamente do transporte público. Ribeirão das Neves tem aproximadamente 115.908 veículos, sendo o 13º município de Minas Gerais com maior frota.

Atualmente conta com um dos mais modernos meios de transporte do Brasil, o BRT, que na região metropolitana de Belo Horizonte é popularmente chamado de MOVE.

Os usuários desse meio de transporte contam com uma estação dentro do município, na região de Justinópolis, o terminal Justinópolis, que foi inaugurado em 2016. O terminal Justinópolis recebe dezenas de linhas alimentadoras de diversos bairros de Ribeirão das Neves, que são direcionados para as linhas troncais. São cerca de 780 viagens por dia com número aproximado de 32 mil passageiros diariamente.

Desde 2019 está em operação em Ribeirão das Neves o SIT Neves. Seguindo o modelo do MOVE metropolitano, mas com circulação apenas municipal, o SIT Neves é um dos meios mais utilizados dentro do município de Ribeirão das Neves.

São duas estações principais, uma localizada na área central da cidade, que recebe linhas alimentadoras da região central e do Veneza, e a outra na divisa com Belo Horizonte, no bairro Lagoinha, que recebe a linha T300, vinda do centro da cidade, além de outras linhas alimentadoras da região de Justinópolis.

Com a grande quantidade de veículos que transitam diariamente no Município há a necessidade de realizar manutenções preventivas e corretivas nos locais que apresentem patologias que venham a comprometer o bom desempenho na malha viária.



Portanto, as condições precárias do pavimento asfáltico das vias urbanas por falta de manutenção e conservação em sua infraestrutura, são causadoras, dentro dos diversos aspectos, de exclusão de segurança e locomoção de seus usuários, comprometendo a vida útil dos investimentos em infraestrutura. Dito isto, o Registro de Preços em questão visa assegurar aos municípios da cidade de Ribeirão das Neves uma melhor qualidade de vida no que tange à acessibilidade, segurança e trafegabilidade, proporcionando significativas melhorias na malha viária da cidade.

Os serviços irão atender a demanda na solução de problemas de infraestrutura da localidade, garantindo aos municípios a oportunidade de uma melhor locomoção, segurança e saúde. Além disso, a manutenção do pavimento irá proporcionar uma melhor trafegabilidade dos veículos de transporte motorizados ou não, como por exemplo, carros e bicicletas.

Desta forma, a aquisição que se pleiteia, é de extremo interesse público, pois a execução/manutenção e conservação de todos os arruamentos da cidade, consistentes de pavimento asfáltico, devido ao estado precário de conservação, bem como, e ainda a utilização nas operações de tapa buraco nas vias do município, a fim de propiciar melhores condições de vida para a população local.

Contudo, as contratações municipais produzem significativo impacto econômico, tendo em vista o volume de recursos envolvidos, os quais, em grande parte, são instrumentos de realização de políticas públicas. Neste sentido, um adequado planejamento garante contratações potencialmente mais eficientes, posto que a realização de estudos previamente delineados que conduz ao conhecimento de novas metodologias ofertadas pelo mercado, resultado na melhor qualidade do gasto e em uma gestão eficiente dos recursos públicos.

Neste contexto, o presente documento apresenta os estudos técnicos preliminares que visam assegurar a viabilidade (técnica e econômica) da contratação pretendida e o levantamento dos elementos essenciais que servirão para compor o Termo de Referência.

1.2. Definição do Objeto

1.2.1. “REGISTRO DE PREÇO PARA FUTURA EVENTUAL CONTRATAÇÃO DE EMPRESA ESPECIALIZADA PARA EXECUÇÃO DE SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO (OPERAÇÃO TAPA BURACO), CONSERVAÇÃO, RECAPEAMENTO ASFÁLTICO E SINALIZAÇÃO DAS VIAS URBANAS DO MUNICÍPIO DE RIBEIRÃO DAS NEVES”.

A Nova Lei de Licitações (Lei 14.133/21) que consolidou este entendimento em



seu art. 85, expondo a possibilidade de contratação de obras e serviços de engenharia pelo SRP, desde que atendidos os seguintes requisitos:

“Art. 85. A Administração poderá contratar a execução de obras e serviços de engenharia pelo sistema de registro de preços, desde que atendidos os seguintes requisitos:

I - existência de projeto padronizado, sem complexidade técnica e operacional;

II - necessidade permanente ou frequente de obra ou serviço a ser contratado.”

Assim, a adoção do Sistema de Registro de Preços justifica-se pela impossibilidade de se definir previamente o quantitativo a ser demandado pela Administração, a necessidade permanente e frequente, bem como não se poderia realizar o reparo do pavimento asfáltico com a brevidade necessária, ante a obrigação de se observar longo processo licitatório para esse fim, mostrando-se a alternativa mais adequada do ponto de vista técnico e econômico.

2. DESCRIÇÃO DA NECESSIDADE

Os serviços atenderão à demanda na solução de problemas de manutenção e conservação da infraestrutura da malha viária de toda cidade, sujeitos à manutenção e conservação, com vistas a garantir aos munícipes a oportunidade de uma melhor locomoção e segurança. Além disso, a manutenção e conservação do pavimento proporcionará uma melhor trafegabilidade dos veículos de transporte motorizados ou não, como por exemplo, carros e bicicletas.

Há várias razões que podem levar à necessidade de realizar a execução de serviços de manutenção, conservação, recapeamento asfáltico e sinalização das vias urbanas do Município. Algumas das principais justificativas incluem:

Desgaste e envelhecimento: Com o tempo, o asfalto sofre desgaste natural devido ao tráfego intenso, variações climáticas, exposição aos raios solares e ações de agentes químicos presentes na atmosfera. Esses fatores podem causar fissuras, trincas e deformações no pavimento, comprometendo sua integridade estrutural.

Deficiências no pavimento: O pavimento asfáltico pode apresentar uma série de deficiências, como buracos, ondulações, afundamentos, desgaste superficial, desprendimento da camada de rolamento, entre outros problemas.



Essas falhas podem comprometer a segurança dos usuários, causar danos aos veículos e prejudicar a fluidez do tráfego.

Necessidade de melhorias estruturais: Em alguns casos, a manutenção/conservação e/ou recapeamento de pavimentos é necessário para fortalecer a estrutura do pavimento, especialmente quando ocorre a deterioração das camadas subjacentes, como a base e o subleito. O reforço estrutural pode envolver a remoção das camadas danificadas e a reconstrução do pavimento, garantindo uma base sólida para o novo revestimento asfáltico.

Aumento da capacidade de carga: Quando uma via apresenta um aumento significativo no volume de tráfego ou no peso dos veículos que a utilizam, pode ser necessário recuar o pavimento para aumentar sua capacidade de carga e garantir sua durabilidade. Isso pode envolver o aumento da espessura da camada asfáltica ou a utilização de materiais mais resistentes.

Melhoria da qualidade da via: A manutenção/conservação e/ou recapeamento de pavimento também pode ser realizado como parte de um projeto de melhoria da qualidade da via, visando proporcionar maior conforto e segurança aos usuários. Isso pode incluir a redução de ruídos, a melhoria da drenagem, a sinalização adequada e a adoção de técnicas mais avançadas de pavimentação.

Em suma, a necessidade de realizar um recapeamento asfáltico surge principalmente devido ao desgaste natural do pavimento, às deficiências estruturais, ao aumento da demanda de tráfego e à busca por melhorias na qualidade da via. Através desse processo, é possível restabelecer as condições adequadas da superfície de rolamento, garantindo segurança, conforto e durabilidade ao sistema viário.

Não sendo possível estimar com precisão, posto que, além de sujeito às variáveis de incidência, provém de diversas fontes, tais como reclamações de usuários, inspeções de rotina com levantamento de campo, solicitações legislativas (entre outras), o que justifica a adoção do sistema de registro de preços face à impossibilidade fixar com exatidão o quantitativo do objeto a ser contratado, assim como a habitualidade e frequência dos serviços necessários.

3. REQUISITOS DA CONTRATAÇÃO

Com a pretendida Contratação espera-se, soluções técnicas inovadoras que reduzam o prazo de execução das obras e os custos diretos. Espera-se também obter por parte dos concorrentes a máxima otimização de todos os recursos, reduzindo ainda mais a contratação em pauta, com vistas a atender ao interesse público através da proposta mais vantajosa para a Administração Pública.



Descrição dos serviços a serem contratados:

Para execução da **operação tapa buraco**, é necessário a utilização de caminhões térmicos de asfalto, que conservam a massa asfáltica aquecida por mais de 24h, além de contar com equipamentos para a execução da imprimação e pintura de ligação.

Devem ser observadas a segurança e a sequência executiva para cada tipo de reparo em função do pavimento. Preliminarmente deverá ser realizada uma verificação para determinar com precisão a causa do defeito. Cada membro da equipe que irá executar qualquer “Operação” já deve chegar ao local do buraco munido, por exemplo, de todos os Equipamentos de Proteção Individual.

O Encarregado da Equipe, para garantir a proteção coletiva, deve tomar as atitudes abaixo relacionadas:

(1º) Decidir com o motorista do caminhão, em razão da facilidade de descarga da massa asfáltica no buraco a tapar, do trânsito e da sinalização na área, o local de estacionar o veículo.

(2º) Observar o fluxo de veículos e pedestres no local da “Operação”, e decidir sobre a localização e distribuição das placas de sinalização e cones de advertência. As placas e cones devem proteger também o caminhão estacionado, que por sua vez será útil para a proteção de toda a Equipe.

(3º) Antes de se iniciar a operação, a área danificada do pavimento deverá ser delimitada, obedecendo preferencialmente a forma de polígonos de ângulos retos.

(4º) Quando o dano resultar de deficiência do subleito, todas as camadas constituintes do pavimento, deverão ser removidas de maneira que as faces resultantes dos cortes se apresentem aproximadamente verticais. Após a remoção das camadas constituintes do pavimento, deverá ser retirada numa faixa de no mínimo 30 cm de largura ao redor de toda a escavação, a base existente não danificada.

(5º) Os materiais retirados, constituídos da base da pavimentação existente, somente poderão ser empregados como reforço do subleito. Sempre que o material do subleito, solo local ou importado, apresentar a critério da fiscalização, umidade excessiva, deverá ser obrigatoriamente ser substituído



por material no teor ótimo de umidade, antes da compactação, e deverá ser feita em camadas de no máximo 20 cm de material solto.

(6º) Consideram materiais reaproveitáveis no reparo das pavimentações, apenas o solo, se for compactado.

(7º) Em todos os reparos executados, será obrigatória a limpeza final do entulho e do material excedente, os quais deverão ser depositados ou recolhidos em locais pré-estabelecidos, ficando proibida a descarga em leitos de vias públicas ou em terrenos baldios, devendo a empresa contratada apresentar um plano de manejo ambientalmente sustentável no que diz respeito ao destino do material retirado.

(8º) Todo e qualquer defeito no pavimento, que se produza, após o reparo até o prazo mínimo de 1 (um) ano, deverá ser imediatamente corrigido pela empresa executora, por iniciativa própria ou em atenção à solicitação expedida pela SECRETARIA DE OBRAS.

Cuidados especiais na execução:

- Se para a execução de um “Tapa Buraco”, ainda que haja Equipamento de Segurança Coletiva em abundância, o trânsito de veículos necessitar ser totalmente interrompido, só execute os serviços com a presença de funcionário do setor de Trânsito à frente do desvio do tráfego.
- Se para a execução de um “Tapa Buraco” a colocação da sinalização, cones e placas, necessitar estrangular a passagem de veículos (< 3,5 metros) o Encarregado deve destacar um dos trabalhadores para ficar atento às tarefas de movimentação dos cones e / ou placas, assim como para proceder uma sinalização manual. Se o Encarregado verificar que isto não será suficiente para uma operação segura, deve solicitar ao responsável pelos serviços a presença de funcionários do setor de Trânsito para cuidar do tráfego.
- Se a área no entorno do buraco estiver com craqueamento excessivo, estudar a melhor delimitação da área a recortar executando uma manutenção preventiva, evitando nova operação de tapa buraco, próximo ao local da intervenção.

TAPA BURACOS SUPERFICIAIS PARA ASFALTO COM ESPESSURA ATÉ 5 CM.

Seqüência da operação:



- 1-** Delimitar a área a ser recortada, formando uma figura geométrica de lados definidos (uma poligonal qualquer, como, por exemplo, um quadrado, um retângulo, etc.). O objetivo é criar uma “ancoragem” para dificultar a saída da massa asfáltica do “buraco” e retirar o material oxidado (asfalto velho, material solto) das bordas do mesmo.
- 2-** Recortar o revestimento a ser removido com a utilização de chibancas e picaretas. É fundamental que a face do recorte faça um ângulo de 90º com o revestimento existente.
- 3-** Remover o revestimento que foi recortado, inclusive os resíduos da área esburacada, com a utilização de pás, enxadas e carrinho de mão. É fundamental que os resíduos e entulhos sejam removidos e deixados num local que não atrapalhem o trânsito de veículos e pedestres, por exemplo, fiquem longe de entradas e saídas, longe de portões, portas e janelas. Os resíduos e entulhos também devem ficar longe das bocas-de-lobo e ralos para evitar obstrução das tubulações e galerias pluviais. Imediatamente após a conclusão da “Operação”, o encarregado deve providenciar o recolhimento dos resíduos de blocos de misturas asfálticas e outros entulhos para local devidamente autorizado.
- 4-** Efetuar a limpeza da área utilizando vassouras ou compressor. Na varrição ou limpeza com o compressor, retirar todo o pó que estiver solto. Com um regador, espalhar pouca água, suficiente para assentar a poeira e garantir a inexistência de pó solto, se necessário. A varrição ou limpeza com o compressor deverá se estender sobre o pavimento existente, numa área maior que a prevista para a pintura de ligação.
- 5-** Executar a pintura de ligação no fundo e nas paredes verticais da área recortada, utilizando emulsão asfáltica tipo RR –2C, pura, ou diluída no máximo com 20% (vinte por cento) de água, a critério da fiscalização. A emulsão deve cobrir toda a área que vai receber a massa asfáltica, sem se acumular em poças. Deve-se estender a pintura de ligação por 10 a 20 cm sobre o pavimento existente, isto é, para cada lado do buraco. A emulsão asfáltica deve ser transportada e utilizada com o máximo de zelo, a fim de evitar sujar passeios, meios-fios, canteiros, jardins, rampas de garagem, etc.
- 6-** Preencher o local com CBUQ Faixa C, na temperatura entre 110°C e 177°C. O preenchimento deve ser cuidadoso e ser iniciado 5 (cinco) minutos após a execução da pintura de ligação, devido à necessidade de ruptura da emulsão asfáltica. Com a utilização de rastelo a massa deve ser bem espalhada,



preenchendo todo o espaço formado pelo recorte, nivelando a massa com o pavimento existente. Em seguida, executa-se uma primeira compactação (4 passadas com compactador tipo placa vibratória) aplicando em seguida uma nova camada de massa. A aplicação desta nova camada deverá atingir toda a área pintada (10 a 20 cm externos ao recorte). Ao efetuar o rastelamento da massa asfáltica, deve-se tomar o cuidado para a massa acompanhar o mesmo nivelamento do pavimento antigo, para não haver empoçamento de água.

7- Espalhar pouca água sobre toda a camada final da massa, utilizando-se de um regador. Não pode ocorrer formação de poças. O objetivo é facilitar o deslizamento do compactador sobre a massa e proporcionar um acabamento liso quando da operação de compactação final.

8- Compactar o CBUQ, promovendo no mínimo 4 (quatro) passadas na camada final, buscando também obter um acabamento liso. A compactação ficará finalizada na 4^a passada, quando o compactador não deixar marcas no asfalto. Caso o acabamento ainda apresente locais com britas ou granulados não agregados, aparentemente soltos, espalhar sobre o local mais 1 cm de massa e com a utilização do rastelo retirar o material granulado. Outra vez, espalhar pequena quantidade de água e compactar novamente. Atenção especial deve ser dada na compactação da camada na junção da massa nova com o pavimento velho, evitando deixar aberturas que permitam a penetração de água, quer de chuva, quer lançada na rua por moradores. No caso de trechos de comprimento superior a 20 metros e 3 metros de largura, é recomendável a utilização de compactador de maior potência, tipo CC800, ou equivalente. A compactação deve ser efetuada das bordas para a parte interna da área tratada e deverá persistir até a ausência das marcas no revestimento. Deverá ser executada em faixas da largura da placa do compactador, e se processar de tal maneira que uma passada recubra a metade da passada anterior.

9- Retirar com uma varrição os materiais granulados excedentes que normalmente ficam nas junções da massa nova com o pavimento velho. Deixar o local da operação bem varrido.

Os materiais excedentes devem ser depositados junto com os resíduos e entulhos referidos na sequência.

TAPA BURACOS PROFUNDOS

Tapa Buracos profundos são aqueles que exigem também recuperação da base, sub-base ou subleito do pavimento. Portanto, a “Operação” tem



diferenças daquelas estabelecidas para os “Tapa Buraco superficiais”.

Sequência da operação:

- 1- Delimitar a área a ser recortada, formando uma figura geométrica de lados definidos (uma poligonal qualquer, como, por exemplo, um quadrado, um retângulo, etc.). O objetivo é criar uma “ancoragem” para dificultar a saída da massa asfáltica do “buraco” e retirar o material oxidado das bordas do mesmo.**
- 2- Recortar o revestimento a ser removido conforme a área escolhida, com o auxílio de equipamento mecânico, martelete pneumático ou serra clipper preferencialmente. A utilização de chibancas e picaretas só é recomendável quando o pavimento tiver espessura inferior a 5 cm. É fundamental que a face do recorte faça um ângulo de 90º com o revestimento existente.**
- 3- Remover o revestimento que foi recortado, da área afetada até a cota da base, sub-base ou subleito desejada, através de retroescavadeira preferencialmente, ou pás, enxadas e carrinho de mão. Se o material da base, sub-base ou subleito estiver contaminado, retirar o mesmo até onde o material apresentar-se sem contaminação, através de retroescavadeira, preferencialmente. É fundamental que os resíduos e entulhos sejam removidos e deixados num local que não atrapalhem o trânsito de veículos e pedestres, por exemplo, fiquem longe de entradas e saídas, longe de portões, portas e janelas. Os resíduos e entulhos também devem ficar longe das bocas-de-lobo e ralos para evitar obstrução das tubulações e galerias pluviais. Imediatamente após a conclusão da “Operação”, o encarregado deve providenciar o recolhimento dos resíduos de blocos de misturas asfálticas e outros entulhos para local devidamente autorizado.**
- 4- Efetuar a limpeza da área, e caso necessário, utilizar vassouras ou compressor. Umedecer e compactar o fundo da área recortada com compactador tipo placa vibratória, promovendo no mínimo 04 (quatro) passadas ou utilizar rolo de maior potência tipo CC800, ou equivalente.**
- 5- Definir o volume e providenciar o transporte do material que será utilizado para a recomposição da base, sub-base ou subleito da até o local dos serviços. O material poderá ser: canga de minério, bica corrida, brita graduada simples (BGS) que apresente um bom adensamento e uma boa resistência.**
- 6- Efetuar o espalhamento do material que será utilizando no subleito, sub-base**



ou base e promover a compactação em 02 (duas) ou mais camadas de 10 cm, no mínimo 06 (seis) passadas em cada, utilizando a placa vibratória ou rolo CC800, ou equivalente. Antes de efetuar a compactação do material de subleito, sub-base ou base, jogar um pouco de água no mesmo, para promover um melhor adensamento deste material. Verificar se o material ficou bem compactado e, se necessário, rolar mais vezes. A última camada completará a base e deve atingir um nível tal que a camada de CBUQ se limite a 5 cm.

7- Efetuar a limpeza da área utilizando vassouras ou compressor. Na varrição ou limpeza com o compressor retirar todo o pó que estiver solto. Com um regador, espalhar, pouca água, suficiente para assentar a poeira e garantir a inexistência de pó solto. A varrição ou limpeza com o compressor deverá se estender sobre o pavimento existente, numa área maior que a prevista para a pintura de ligação.

8- Executar a pintura de ligação no fundo e nas paredes verticais da área recortada, utilizando emulsão asfáltica tipo RR-2C, pura, ou diluída no máximo com 20% (vinte por cento) de água, a critério da fiscalização. A emulsão deve cobrir toda a área que vai receber a massa asfáltica, sem se acumular em poças. Deve-se estender a pintura de ligação por 10 a 20 cm sobre o pavimento existente, isto é, para cada lado do buraco. A emulsão asfáltica deve ser transportada e utilizada com o máximo de zelo, a fim de evitar sujar passeios, meios – fios, canteiros, jardins, rampas de garagem, etc.

9-Preencher o local com CBUQ Faixa C, na temperatura entre 110°C e 177°C. O preenchimento deve ser cuidadoso e ser iniciado 5 (cinco) minutos após a execução da pintura de ligação devido à necessidade da ruptura da emulsão asfáltica. Com a utilização de rastelo a massa deve ser bem espalhada preenchendo todo o espaço formado pelo recorte, nivelando a massa com o pavimento existente. Em seguida, executa-se uma primeira compactação (4 passadas com compactador tipo placa vibratória) aplicando em seguida uma nova camada de massa. A aplicação desta nova camada deverá atingir toda a área pintada (10 a 20 cm externos ao recorte). Ao efetuar o rastelamento da massa asfáltica, deve-se tomar o cuidado para a massa acompanhar o mesmo nivelamento do pavimento antigo, para não haver empoçamento de água.

10- Espalhar pouca água sobre toda a camada final da massa, utilizando-se de um regador. Não pode ocorrer formação de poças. O objetivo é facilitar o deslizamento do compactador sobre a massa e proporcionar um acabamento liso quando da operação de compactação final.



11- Compactar o CBUQ, promovendo no mínimo 4 (quatro) passadas na camada final, buscando também obter um acabamento liso. A compactação ficará finalizada na 4^a passada quando o compactador não deixar marcas no asfalto. Caso o acabamento ainda apresente locais com britas ou granulados não agregados, aparentemente soltos, espalhar sobre o local mais 1 cm de massa e com a utilização do rastelo retirar o material granulado. Outra vez, espalhar pequena quantidade de água e compactar novamente. Atenção especial deve ser dada na compactação da camada na junção da massa nova com o pavimento velho, evitando deixar aberturas que permitam a penetração de água, quer de chuva, quer lançada na rua por moradores. No caso de trechos de comprimento superior a 20 metros e 3 metros de largura é recomendável a utilização de compactador de maior potência, tipo CC800, ou equivalente. A compactação deve ser efetuada das bordas para a parte interna da área tratada e deverá persistir até a ausência das marcas no revestimento. Deverá ser executada em faixas da largura da placa do compactador, e se processar de tal maneira que uma passada recubra a metade da passada anterior.

12- Retirar com uma varrição os materiais granulados excedentes que normalmente ficam nas junções da massa nova com o pavimento velho. Deixar o local da operação bem varrido.

Recapeamento

Os serviços de Recapeamento Asfáltico compreenderão:

Preparo Da Superfície: A superfície que irá receber a camada de concreto asfáltico (C.B.U.Q.) deverá ser submetida a processo de varredura, destinado à eliminação do pó ou outras substâncias prejudiciais. Eventuais defeitos existentes, tais como depressões, falhas no pavimento, deverão ser reparadas previamente à aplicação da pintura de ligação.

Pintura De Ligação: É uma pintura asfáltica executada com a função básica de promover aderência em relação à camada asfáltica a ser sobreposta. A pintura de ligação pode ser aplicada nas seguintes condições:

Sobre antigos revestimentos, previamente à execução de um reforço, aplicação de camada de regularização com concreto asfáltico usinado a quente – Blinder na espessura de 4 cm;



Execução: Após o preparo da superfície é aplicado o ligante asfáltico selecionado "RR-2C", em temperatura compatível com o seu uso, na quantidade certa e da maneira mais uniforme possível. O ligante não deverá ser distribuído quando a temperatura ambiente estiver abaixo de 10°C, em dias de chuvas ou quando esta for eminente.

Especial atenção deverá ser dada à calibração do equipamento espargidor, objetivando assegurar a aplicação uniforme da taxa de ligante especificada. Qualquer falha observada na aplicação do ligante deverá ser imediatamente corrigida.

Se a ação do tráfego e do tempo produzir falhas ou tornar a pintura asfáltica fosca, diminuindo seu poder ligante, deverá ser aplicada uma nova pintura de ligação, sob responsabilidade da contratada.

A operação de diluição em água da emulsão utilizada em pinturas de ligação será acompanhada pela fiscalização, observando-se tanto a obtenção do grau de diluição desejada como a perfeita circulação da emulsão diluída.

Concreto Betuminoso Usinado a Quente (C.B.U.Q.)

É uma mistura asfáltica executada em usina apropriada, composta de agregados minerais e cimento asfáltico de petróleo, espalhada e comprimida a quente. Esta especificação de serviço define os critérios que orientam a execução de misturas asfálticas do tipo "CBUQ", espessura de 4,0 cm em ruas que receberão o recapeamento asfáltico.

Materiais: Todos os materiais utilizados deverão satisfazer às especificações técnicas aprovados pelo Município de Ribeirão das Neves.

Equipamentos: Todos os equipamentos serão inspecionados pela Fiscalização desta Secretaria, devendo dela receber aprovação, e que deverá possuir no mínimo os equipamentos para execução dos serviços.

Usinas para misturas asfálticas: A usina utilizada deverá apresentar condições de produzir misturas asfálticas uniformes, devendo ser totalmente revisada e aferida em todos os seus aspectos antes do início da produção.

Transporte do Concreto Asfáltico (C.B.U.Q.): O transporte da mistura asfáltica deverá ser efetuado através de caminhões basculantes com caçambas metálicas, e cobertas com lonas impermeáveis, de forma a proteger a massa asfáltica quanto a ação de chuvas ocasionais, eventual contaminação por



poeira, especialmente, perda de temperatura e queda de partícula durante o transporte.

Distribuição do Concreto Asfáltico: A distribuição da massa asfáltica destinada à camada de “capa asfáltica”, deverá ser executada pela Máquina Pavimentadora automotriz – Vibro Acabadora.

Irregularidades que ocorrerem na superfície da camada deverão ser corrigidas de imediato pela adição manual de massa asfáltica. Para o caso de distribuição de massa asfáltica de graduação “fina”, em serviço de recapeamento asfáltico, deverá observar a temperatura mínima para distribuição de 120° C e não superior a 177°C. A distribuição do concreto asfáltico somente será permitida quando a temperatura ambiente se encontrar acima de 10° C, e com tempo não chuvoso.

Equipamento para compressão: A compressão da mistura asfáltica terá início imediatamente após a sua distribuição. A compressão da mistura asfáltica será efetuada pela ação combinada de rolo de pneumáticos e rolo liso, tipo tandem, ambos autopropelidos.

O rolo de pneumáticos deverá ser dotado de dispositivos que permitam a mudança da pressão interna dos pneus. É obrigatória a utilização de pneus uniformes, de modo a se evitar marcas indesejáveis na mistura comprimida (C.B.U.Q.). O emprego de rolo liso vibratório poderá ser admitido, desde que a frequência e a amplitude de vibração sejam ajustadas às necessidades do serviço. Inicia-se a rolagem com o rolo de pneumáticos, e a compactação final será efetuada com o rolo metálico tipo tandem de rodas lisas, e ou rolo vibratório de rodas lisas, quando admitida pela fiscalização. A compressão será executada em faixas longitudinais, iniciando pelo ponto mais baixo da seção transversal e progredindo no sentido do ponto mais alto. Em cada passada, o equipamento deverá cobrir no mínimo a metade da largura rolada na passada anterior.

A camada de concreto asfáltico recém-acabada somente será liberada ao tráfego após o seu completo resfriamento.

Equipamentos Acessórios: Soquetes mecânicos ou placas vibratórias, para a compressão de áreas inacessíveis aos equipamentos convencionais, pás, garfos e rodos para operações eventuais.



Controle da execução: O controle da temperatura, durante a produção da massa, compreenderá leituras de temperaturas, envolvendo:

- 1) Agregados nos silos;
- 2) Cimento asfáltico, antes da entrada do misturador;
- 3) Massa asfáltica, nos caminhões carregados na usina;
- 4) Em cada caminhão que chega à pista;
- 5) Na massa asfáltica distribuída no momento do espalhamento, e no início da compressão

Controle de espessura: A espessura mínima da camada de massa asfáltica (C.B.U.Q.) utilizada no recapeamento dos pavimentos de vias urbanas deverá ser em média de 4,0 cm, e será avaliada pela fiscalização durante a execução dos serviços em cada trecho. No controle da espessura dos serviços a avaliação do volume deverá ser baseada em nivelamento geométrico, levantando-se no mínimo sete pontos de cada seção transversal.

Controle de Acabamento da Superfície: As condições de acabamento da superfície serão apreciadas pela fiscalização, em bases visuais. Em particular, serão avaliadas as condições de desempenho da camada, a qualidade das juntas executadas e a inexistência de marcas decorrentes de má qualidade da distribuição e/ou de compressão inadequada.

A solução a ser entregue atende uma demanda pública que é a de um bom serviço prestado a comunidade, bem como a garantia do acesso às pessoas às suas residências e demais locais, com segurança.

A recuperação é serviço comum de engenharia e visa recompor a base do pavimento, através da remoção do pavimento danificado existente, em trechos em que seja possível e recompor o pavimento asfáltico em si.

O objeto a ser licitado, por suas características e com base nas justificativas acima mencionadas, se dará por meio de LICITAÇÃO, na modalidade de CONCORRÊNCIA, pelo Sistema de Registro de Preços, tipo MENOR PREÇO GLOBAL, executada pelo REGIME DE EMPREITADA POR PREÇO UNITÁRIO.

Serão desclassificadas propostas que contenham valores unitários superiores aos estimados na planilha orçamentária ou que sejam manifestamente inexequíveis, resguardado o direito de demonstrar objetivamente a exequibilidade dos preços, nos moldes previstos no **art. 59 da Lei 14.133/2021**.



Os serviços contemplados no pretendido Registro de Preços poderão ser executados em diversas vias do município de Ribeirão das Neves, sob demanda e mediante ordens de serviço, planejadas pela Secretaria Municipal de Obras por prioridade, tendo por base a relação inicial, mas não limitada a, constante da tabela anteriormente informada, conforme previamente justificado.

Os serviços serão prestados por empresa especializada, devidamente regulamentada e autorizada pelos órgãos competentes, em conformidade com a legislação vigente e padrões de sustentabilidade exigidos nesse instrumento e no Projeto Básico (Termo de Referência) a ser elaborado.

A prestação dos serviços comuns de engenharia não gera vínculo empregatício entre os empregados da contratada e a administração pública, vedando-se qualquer relação entre eles que caracterize pessoalidade e subordinação direta.

Ficando assim demonstrado, os resultados que se almeja com a pretendida contratação, em termos de economicidade, eficácia, eficiência, de melhor aproveitamento dos recursos humanos, materiais ou financeiros disponíveis bem como quanto aos benefícios empregados para promover melhoria da ambiência e para o adequado atendimento à população desta região.

A prestação dos serviços de engenharia não gera vínculo empregatício entre os empregados da contratada e a administração pública, vedando-se qualquer relação entre eles que caracterize pessoalidade e subordinação direta.

Quaisquer omissões, incorreções ou discrepâncias eventualmente encontradas pela CONTRATADA no decorrer da execução dos serviços, deverão ser comunicadas, por escrito, ao CONTRATANTE.

Nenhuma modificação poderá ser introduzida, sem o consentimento prévio e expresso do CONTRATANTE.

2.1. Subcontratação

2.1.1. Esta Equipe de Planejamento entende que o objeto a ser licitado não poderá ser subcontratado, somente deverá ser realizada em veículos da empresa contratada nos termos da legislação vigente.

2.2. Natureza dos serviços



2.2.1. Os serviços a serem contratados são classificados como serviços comuns, que em síntese, são aqueles cujas especificações são rotineiras e usuais no mercado, visto que o serviço de **manutenção viária** é ofertado de forma corriqueira e habitual, sendo a Administração Pública um dos principais contratantes.

2.3. Da qualificação técnica

2.3.1. A empresa licitante deverá apresentar Registro ou inscrição no Conselho Regional de Engenharia e Agronomia – CREA e Certificado de Regularidade e Quitação, vigentes, da Empresa e do Responsável Técnico com dados atualizados e em plena validade.

2.3.2. Na Certidão a ser apresentada pela empresa licitante, deverá constar o(s) nome(s) do(s) responsável (is) técnico(s) indicado(s) por ela.

2.3.3. Caso a empresa licitante ou o responsável técnico não estejam registrados ou inscritos no CREA, deverão ser providenciados os respectivos vistos deste órgão regional por ocasião da assinatura do contrato.

2.4. Qualificação técnico-operacional:

2.4.1. Considera(m)-se compatível (eis) o(s) atestado(s) de capacidade técnica, emitidos em nome da empresa, expedido por pessoas jurídicas de direito público ou privado, que comprove(m) a aptidão da licitante para desempenho de atividades objeto desta licitação, em características, quantidades e prazos, limitada as parcelas de maior relevância e do valor significativo do objeto, ou seja, comprovar a experiência em atividades solicitadas.

2.4.2. Para cada atestado deverão ser apresentadas as anotações/registros de responsabilidades técnica emitida pelo respectivo conselho de fiscalização profissional competente em nome dos profissionais vinculados aos referidos atestados, em conformidade com o Acórdão TCU 2326/2019- Plenário.

2.4.3. No atestado de aptidão técnica deverá (ão) constar os seguintes dados: data de início e término, número do contrato ou número da nota de empenho, local de execução, nome do contratante e da contratada, nome do(s) responsável (is) técnico (os), seu(s) título(s) profissional (is) e número(s) de registro(s) no CREA, especificações técnicas dos serviços e quantitativos executados.

2.4.4. Poderão ser apresentados de mais de 01 (um) atestado para comprovação do quantitativo mínimo exigido.



2.4.5. Quando os atestados apresentados referirem-se à subcontratação, deverá vir acompanhados de documento emitido pelo contratante original, proprietário da obra, demonstrando que a subcontratação ocorreu com sua plena autorização.

2.5. Qualificação técnico profissional:

2.5.1. Comprovação de capacidade técnico-profissional de profissional (is) de nível superior com graduação em engenharia, conforme Art. 67, parágrafo 1º, inciso I até inciso VI, da lei nº 14.133 de 2021, devidamente registrado(s) no Conselho Regional de Engenharia e Agronomia - CREA detentor(es) do Acervo Técnico que comprove aptidão para desempenho e as respectiva(s) Certidão(ões) de Acervo Técnico – CAT, expedida(s) pelo referido conselho.

2.5.2. A qualificação técnico-profissional deverá ser comprovada a partir da apresentação de uma ou mais Certidões de Acervo Técnico emitidas por um ou mais profissionais, devendo totalizar a relação acima.

2.5.3. As Certidões deverão ser do tipo CAT com Registro de Atestado conforme a Resolução CREA Nº 1.025/2009.

2.5.4. O(s) atestado(s) ou certidão (ões) recebida(s) poderão ser diligenciados e estarão sempre sujeitos à verificação pela CONTRATANTE quanto à veracidade dos seus respectivos conteúdos.

2.5.5. As empresas licitantes deverão comprovar o vínculo de profissional (is) de nível (is) superior (es) com graduação em Engenharia Civil, devidamente registrado(s) no CREA, detentor(es) do Acervo Técnico que certifique(m) a aptidão para o desempenho de atividades pertinentes e compatíveis com o objeto da licitação, e da(s) respectiva(s) Certidão(ões) de Acervo Técnico – CAT, expedida(s) pelo referido conselho.

2.5.6. O vínculo profissional do responsável técnico deverá ser comprovado por ocasião da assinatura do contrato, da seguinte forma:

a) Sócio – Cópia autenticada do contrato social ou estatuto social, devidamente registrado no órgão competente;

b) Diretor – Cópia autenticada do contrato social, em se tratando de firma individual, ou limitada ou cópia da ata de eleição devidamente publicada na imprensa, em se tratando de sociedade anônima;

c) Empregado – cópia autenticada da ficha ou livro de registro de empregado registrado na DRT, ou ainda, cópia autenticada da Carteira de Trabalho e Previdência Social; e



d) Autônomo prestador de serviço – cópia autenticada do contrato de prestação de serviços compatíveis com o objeto da licitação.

2.5.7. A comprovação de que trata o presente inciso poderá ser realizada mediante apresentação de cópia autenticada de contrato de prestação de serviço.

2.5.8. O Responsável Técnico do contrato, constante na ART (Anotação de Responsabilidade Técnica), será o elo entre a CONTRATANTE e a CONTRATADA.

4. – LEVANTAMENTO DE MERCADO

Não é o caso da contratação em tela, tendo em vista a natureza do objeto, pois há no mercado nacional diversas empresas de engenharia para realização de serviços por preço unitário, estimados por preços oficiais Tabelas **SUDECAP, SETOP E SINAPI**, o que possibilita ampla concorrência e vantagens à administração pública, propiciando transparência, economicidade e legalidade para a requerida contratação.

Assim, será elaborada pela equipe técnica responsável pelo planejamento da licitação planilha orçamentária, acompanhada de sua memória de cálculo onde são discriminados os valores unitários estimados de todos os materiais e serviços que serão aplicados na contratação.

Vale ressaltar que a referência da planilha orçamentária baseada nas tabelas **SUDECAP 10/2023, SETOP 08/2023 E SINAPI 12/2023** supre a pesquisa de preços de mercado, conforme Decreto Federal nº7.983, de 08 de abril de 2013 e publicação “Orientações para elaboração de planilhas orçamentárias públicas – TCU”.

Os serviços deverão ser prestados nos padrões técnicos recomendados e contar com quadro de pessoal operacional capacitado e em número suficiente e, proporcionais ao prazo de execução estabelecido.

A Contratada deverá executar todas as atividades necessárias à obtenção do escopo contratado.

A empresa contratada deverá transportar até o local de serviço todos os equipamentos e materiais necessários à execução dos serviços.

Ou seja, a contratante não disponibilizará local de guarda dos materiais, cabendo à contratada transportar os materiais até o local de serviço.



A empresa contratada deverá雇用 equipamentos de boa qualidade e compostos de todos os acessórios de trabalho e proteção individual (EPI), visando a um melhor desempenho e segurança na execução do serviço.

A responsabilidade civil e ético-profissional pela qualidade, solidez e segurança da operação ou do serviço é da executante. Antes do período de ocorrência das chuvas, a contratada deverá tomar as medidas necessárias através da execução de manutenções preventivas nos locais onde apresentarem patologias que venham a comprometer o bom desempenho dos serviços. Mesmo durante o período chuvoso ou imediatamente após as chuvas, deverão ser observados os cuidados necessários para a manutenção da boa qualidade dos serviços.

Todo e qualquer defeito, que se produza, após o reparo até o prazo mínimo de 5 (cinco) anos, deverá ser imediatamente corrigido pela empresa executora, por iniciativa própria ou em atenção à solicitação expedida expressamente pela SECRETARIA DE OBRAS.

5. - DESCRIÇÃO DA SOLUÇÃO COMO UM TODO

A solução proposta consiste na utilização da modalidade de licitação por Ata de Registro de Preços (ARP). Nesse modelo, a administração pública registra os preços de bens ou serviços para uma contratação futura, podendo ser utilizada por qualquer órgão ou entidade da administração pública que necessite desses bens ou serviços.

Dessa forma, a administração pública realizará a contratação de quantidades específicas de diversos tipos de serviços, incluindo a aplicação de concreto betuminoso usinado a quente (CBUQ) para a manutenção de vias que apresentam patologias representando riscos aos usuários. Além disso, contempla a recuperação de calçadas em concreto, visando minimizar os riscos para os pedestres, e a recuperação ou estabilização de taludes em áreas de risco, especialmente durante o período chuvoso, quando o risco aumenta a cada minuto sem solução.

No entanto, é fundamental ressaltar que a Secretaria Municipal de Obras deverá desempenhar um papel crucial nesse processo. Sua equipe técnica deverá supervisionar e gerenciar cada demanda de forma extremamente eficaz, garantindo que os problemas sejam resolvidos de maneira eficiente e sem gastos desnecessários.

Portanto, além da contratação de uma empresa especializada em serviços de manutenção de vias, a administração pública também deve investir na capacitação de sua equipe técnica, assegurando que esta esteja devidamente preparada para



atender eficazmente às necessidades da população. Essa abordagem abrangente visa garantir a segurança e o bem-estar dos cidadãos, mantendo as vias públicas em condições adequadas de uso.

6. – ESTIMATIVA DAS QUANTIDADES

As especificações das quantidades dos serviços estão discriminadas em planilha de quantidades que serão anexadas ao termo de referência.

7. – ESTIMATIVA DO PREÇO DA CONTRATAÇÃO

Após pesquisas de preços de mercado, através de contratos firmados por meio de órgãos públicos realizados pela Secretaria Municipal de Obras por meio do Setor de Fiscalização Urbana e ainda com base no processo vigente o valor estimado para contratação dos serviços foi de: **R\$ 42.463.365,20 (quarenta e dois milhões e quatrocentos e sessenta e três mil e trezentos e sessenta e cinco reais e vinte centavos)**.

8. – JUSTIFICATIVA PARA PARCELAMENTO

O não parcelamento da solução é mais satisfatório do ponto de vista de eficiência técnica, haja vista que o gerenciamento dos serviços permanecerá sempre a cargo de um único contratado, resultando num maior nível de controle da execução dos serviços por parte da administração, concentrando a responsabilidade dos serviços e garantia dos resultados numa única pessoa jurídica.

Há ainda o aspecto da economicidade a ser considerado na aglutinação. No âmbito da justificativa econômica para a reunião de itens em um único objeto licitatório, é importante registrar que o mercado tende a oferecer preços menores quando a contratação é realizada conjuntamente, posto que os custos administrativos/logísticos são menores do que aqueles existentes na contratação individualizada. Esse não é, isoladamente, o motivo para a reunião dos itens, mas deve ser considerado como mais um elemento na justificativa administrativa para o afastamento da regra geral do parcelamento, sobretudo porque trata-se de um serviço e não de fornecimento isolado de materiais e locação de equipamentos.

Pelas razões expostas, recomenda-se que a contratação não seja parcelada, por não ser vantajoso para a administração pública, representando potencial prejuízo ao conjunto ou ao complexo do objeto a ser contratado, nos termos da Súmula 247 TCU.

O simples fato de existirem no mercado empresas capazes de fornecer todos os



produtos ou prestar diversos serviços não autoriza, por si só, a licitação conjunta do objeto, sendo este o entendimento do Tribunal de Contas da União, que neste caso entendemos excepcionada, eis que justificadamente prejudicial ao interesse público ou da Administração.

Essa definição sobre o parcelamento ou o agrupamento de diferentes pretensões contratuais em um lote/grupo da licitação foi objeto de ampla avaliação durante os estudos técnicos preliminares, revelado no diagnóstico do mercado para verificar a viabilidade de contratar o objeto conjuntamente.

Diante desse cenário legal e jurisprudencial, pode-se concluir que o parcelamento do objeto é decisão administrativa motivada a partir de elementos técnicos, econômicos e mesmo operacionais resultantes de avaliação do caso, razão porque não há um critério automático e geral para essa decisão, mas restou esclarecido neste item.

9. – CONTRATAÇÕES CORRELATAS/INTERDEPENDENTES

Não se faz necessária a realização de contrações correlatas e/ou interdependentes para que o objetivo desta contratação seja atingido

10. – ALINHAMENTO COM PAC

O objeto da contratação está previsto no Plano de Contratações Anual 2024, conforme detalhamento a seguir:

Dotação Orçamentária:

- 09.001.15.451.109.2787 - 339039 - Despesa 494 - Fonte: 1.500.000.0000
 - Recursos não vinculados de Impostos.
- 09.001.15.451.109.2787 - 449051 - Despesa 495 - Fonte: 1.500.000.0000
 - Recursos não vinculados de Impostos;
- 09.001.15.451.109.2787 - 449051 - Despesa 495 - Fonte: 1.708.000.0000
 - Transferência da União Referente à Compensação Financeira de Recursos Minerais - CFEM;
- 09.001.15.451.109.2787 - 449051 - Despesa 495 - Fonte: 1.721.000.0000
 - Transferências da União referentes à Cessão Onerosa de Petróleo – Lei nº 13.885/2019;
- 09.001.15.451.109.2787 - 449051 - Despesa 495 - Fonte: 1.750.000.0000
 - Recursos da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico - CIDE.
- 09.002.15.451.102.2193 - 449051 - Despesa 502 - Fonte: 1.500.000.0000
 - Recursos não vinculados de Impostos;



- 09.002.15.451.102.2193 - 449051 - Despesa 502 - Fonte: 1.721.000.0000
- Transferências da União referentes à Cessão Onerosa de Petróleo – Lei nº 13.885/2019.

11. - DEMONSTRAÇÃO DOS RESULTADOS PRETENDIDOS

Pretende-se, com o presente processo licitatório, assegurar a seleção da proposta apta a gerar a contratação mais vantajosa para o Município.

Almeja-se, igualmente, assegurar tratamento isonômico entre os licitantes, bem como a justa competição, bem como evitar contratação com sobrepreço ou com preço manifestamente inexistente e superfaturamento na execução da ata de registro de preços.

A contratação decorrente do presente processo licitatório exigirá da contratada o cumprimento das boas práticas de sustentabilidade, contribuindo para a racionalização e otimização do uso dos recursos, bem como para a redução dos impactos ambientais.

12. – PROVIDÊNCIAS PRÉVIAS AO CONTRATO

A Administração tomará as seguintes providências previamente ao contrato:

- 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;
- Acompanhamento rigoroso das ações previstas nos planos e projetos apresentados para a realização das adequações e melhorias no objeto a ser contratado;
- Certificar-se do fornecimento de informações à Contratada quanto às providências de efetivação das viabilidades técnicas diante das empresas;
- Atender as disposições técnicas e jurídicas.

13. – IMPACTOS AMBIENTAIS

Caberá a futura contratada ações a serem adotadas como boas práticas na prestação dos serviços a serem desempenhados por intermédio de seus profissionais:

a) Orientar seus empregados sobre prevenção e controle de risco aos trabalhadores, bem como sobre práticas socioambientais para economia de energia, de água e redução de geração de resíduos sólidos no ambiente onde se prestará o serviço;



- b) Utilizar equipamentos e materiais de menor impacto ambiental;
- c) Fornecer aos empregados os equipamentos de segurança que se fizerem necessários, para a execução do objeto e fiscalizar o uso, em especial pelo que consta da Norma Regulamentadora nº 6 do MTE;
- d) Destinar de forma ambientalmente adequada todos os materiais e equipamentos que foram utilizados no fornecimento do objeto;
- e) Observar, durante a vigência do contrato, as práticas definidas na política de responsabilidade socioambiental do órgão, acerca de: Normas de segurança do trabalho; Redução no consumo de energia, água e demais recursos naturais;
- f) Manter critérios especiais e privilegiados para aquisição de produtos e equipamentos que apresentem eficiência energética e redução de consumo.
- g) O objetivo é a efetiva aplicação de boas práticas sustentáveis nas licitações promovidas pela Administração Pública, em atendimento ao art. 170 da CF/1998 e a lei nº 14.133/21;
- h) Efetuar o descarte de materiais em observância à política de responsabilidade socioambiental adotada pelo órgão.
- i) Obedecer às normas técnicas, de saúde, higiene e de segurança do trabalho, de acordo com as normas do MTE.
- j) Racionalizar o uso de substâncias potencialmente tóxicas ou poluentes, informando, se for o caso, o tratamento adotado para o recolhimento dos resíduos;
- k) Substituir as substâncias tóxicas por outras atóxicas ou de menor toxicidade;
- l) Separar e acondicionar em recipientes adequados para destinação específica os resíduos de obras, separando o que pode ser reaproveitado e reciclado, demonstrando os procedimentos utilizados para recolhimento adequado dos materiais;
- m) Priorizar o emprego de mão de obra, materiais, tecnologias e matérias-primas de origem local na execução local na execução dos serviços;
- n) Providenciar o recolhimento dos materiais inservíveis e dos recipientes de tintas, vernizes, óleos e solventes originários dos serviços executados, para posterior repasse às empresas industrializadoras, responsáveis pela reciclagem ou reaproveitamento dos mesmos, ou destinação final ambientalmente



adequada, demonstrando os procedimentos utilizados para o recolhimento adequado dos materiais;

o) Os materiais empregados pela Contratada deverão atender a melhor relação entre custos e benefícios, considerando-se os impactos ambientais, positivos e negativos, associação ao produto;

p) A qualquer tempo a CONTRATANTE poderá solicitar à CONTRATADA a apresentação de relação com as marcas e fabricantes dos produtos, podendo vir a solicitar a substituição de quaisquer itens por outros, com a mesma finalidade, considerados mais adequados do ponto de vista dos Impactos ambientais.

Conforme a lei nº 14.133 de 2021, previsto no art. 25, o parágrafo 6 prevê:

§ 6º Os licenciamentos ambientais de obras e serviços de engenharia licitados e contratados nos termos desta Lei terão prioridade de tramitação nos órgãos e entidades integrantes do Sistema Nacional do Meio Ambiente (SISNAMA) e deverão ser orientados pelos princípios da celeridade, da cooperação, da economicidade e da eficiência.

Os locais onde serão executados os serviços passarão por consulta prévia realizados por meio desta Secretaria, com o intuito obter dispensa ou de licenciamento ambiental, caso houver necessidade de licença, será solicitado pela Secretaria Municipal de Obras.

A presente contratação visa também gerar impactos ambientais positivos, uma vez que haverá previsão da responsabilidade ambiental da futura contratada, que todo o material e equipamento a ser fornecido deverá considerar a composição, características ou componentes sustentáveis, atendendo, dessa forma, o disposto na Instrução Normativa SLTI/MP nº 01, de 19 de janeiro de 2010, Capítulo III, artigo 5.º, I, II, III e § 1º, exceto aqueles em que não se aplica a referida norma.

A Contratada deverá adotar, no que couber, as disposições da Instrução Normativa SLTI/MP nº 01/2010; da Resolução Conama no 362, de 23 de junho de 2005; da Resolução Conama no 416, de 30 de setembro de 2009; bem como da Resolução Conama no 340, de 25 de setembro de 2003, para que seja assegurada a viabilidade técnica e o adequado tratamento dos impactos ambientais específicos.

14. – VIABILIDADE DA CONTRATAÇÃO

Os estudos preliminares evidenciaram que a contratação mostra-se possível tecnicamente e fundamentadamente necessária. Diante do exposto, declara-se



Prefeitura Municipal de **RIBEIRÃO DAS NEVES**

Administração 2021 - 2024

ser viável a contratação.

15. - RESPONSÁVEIS

Stéfanie Marie Alves
Mat: 503168

Carlos Augusto de Souza Santos
Superintendente

Em consonância com a lei 14.133/2021, o presente Estudo Técnico Preliminar foi elaborado pela área técnica e aprovado pela autoridade competente que subscreve abaixo.

André Alexandre da Silva Motta
Secretário Municipal de Obras