



Estudo Técnico Preliminar

Processo administrativo Nº 0000920250505000124



Unidade responsável
Secretaria de Infra-Estrutura e Rec. Hidricos
[Prefeitura Municipal de Boa Viagem](#)



Data
15/05/2025



Responsável
Comissão De Planejamento

1. DESCRIÇÃO DA NECESSIDADE DA CONTRATAÇÃO

A Administração enfrenta atualmente a imperativa necessidade de concluir a segunda etapa do Terminal Rodoviário do Município de Boa Viagem/CE. A estrutura atualmente disponível mostrou-se insuficiente para atender à crescente demanda por serviços de transporte público de forma eficaz, impactando diretamente a mobilidade urbana e regional. A ausência de infraestrutura adequada no terminal rodoviário prejudica o fluxo de transporte, restringindo o acesso eficiente ao transporte público, com consequências negativas para o desenvolvimento econômico e social da região. Esses impactos afetam diretamente o interesse coletivo e comprometem a prestação de serviços públicos essenciais, o que é incompatível com os princípios de interesse público e eficiência previstos no art. 5º da Lei nº 14.133/2021.

Caso essa demanda não seja atendida, haverá sérios impactos institucionais e operacionais, incluindo a potencial interrupção de serviços públicos de transporte e o não cumprimento de metas estratégicas da Administração. A continuidade na prestação de serviços de alta qualidade e a satisfação das necessidades dos cidadãos da área são prioridades estratégicas da Secretaria de Infraestrutura e Recursos Hídricos. Sem a execução completa do projeto, haverá descontinuidade nas atividades iniciadas na primeira fase, o que poderá redundar em desperdício de recursos e comprometer a credibilidade institucional.

Os resultados pretendidos com essa contratação incluem a modernização da infraestrutura de transporte público, o que facilitará o deslocamento de pessoas e mercadorias, além de apoiar o comércio e o turismo local. A conclusão do terminal é intrinsecamente ligada aos objetivos estratégicos da Administração, conforme



alinhado com o Plano de Contratação Anual (PCA) com o identificador 07963515000136-0-000011/2025. Este projeto não só atenderá aos requisitos legais e de planejamento, mas também resultará em melhorias significativas no desempenho operacional e no atendimento à comunidade.

Em conclusão, a contratação da conclusão da segunda etapa do Terminal Rodoviário de Boa Viagem/CE é imprescindível para resolver o problema de insuficiência de infraestrutura e atender aos objetivos institucionais de mobilidade urbana e desenvolvimento regional. Tal medida é fundamental para a promoção do interesse público, em conformidade com os princípios estabelecidos nos arts. 5º, 6º, 11 e 18, § 2º da Lei nº 14.133/2021, garantindo a eficiência, a economicidade e o desenvolvimento sustentado da região.

2. ÁREA REQUISITANTE

Área requisitante	Responsável
Sec. de Infraestrutura e Rec. Hídricos	Jefferson Jales Vieira

3. DESCRIÇÃO DOS REQUISITOS DA CONTRATAÇÃO

A necessidade de contratação dos serviços para a execução da construção do Terminal Rodoviário do Município de Boa Viagem/CE (2ª etapa) surge como uma prioridade estratégica para melhorar a infraestrutura de transporte da região. Essa demanda é motivada pela atual deficiência na infraestrutura existente, que impede a mobilidade urbana e regional eficiente, refletindo em impactos negativos ao desenvolvimento econômico local. A continuidade do projeto é essencial para assegurar a plena operacionalidade do terminal, ampliando a capacidade de transporte público e promovendo a segurança e o conforto dos usuários, alinhada aos objetivos estratégicos da Secretaria de Infraestrutura e Recursos Hídricos.

Para atender a essa demanda, os padrões mínimos de qualidade e desempenho devem ser rigorosamente observados. A obra deve garantir padrões mensuráveis de qualidade conforme às normas técnicas aplicáveis, com capacidade para suportar o fluxo esperado de usuários e veículos, assegurando a eficiência operacional e minimizando impactos ao meio ambiente. Em linha com o art. 5º da Lei nº 14.133/2021, espera-se que os fornecedores demonstrem a capacidade técnica e operacional para realizar o serviço de forma eficaz, atendendo aos critérios de eficiência e economicidade necessários para a demanda identificada.

A utilização do catálogo eletrônico de padronização não se aplica neste caso, pois a especificidade da obra requer um projeto sob medida que atenda às necessidades e condições locais do terminal rodoviário, inexistindo itens padronizados que correspondam ao escopo e magnitude do projeto. Em relação à indicação de marcas ou modelos específicos, estas estão vedadas, salvo justificativa técnica baseada em





características essenciais que atendam aos critérios técnicos indispensáveis para a execução das obras.

No tocante aos critérios de sustentabilidade, deverá ser observado o uso de materiais ambientalmente responsáveis, como opções recicláveis, que contribuam para a redução de resíduos durante e após a construção. Essas práticas são integradas como parte dos requisitos operacionais e técnicos, assegurando a conformidade com o Guia Nacional de Contratações Sustentáveis e os princípios da sustentabilidade previstos na legislação vigente.

Os requisitos aqui definidos orientarão o levantamento de mercado, garantindo que as propostas atendam aos critérios mínimos técnicos e operacionais, conforme prescrito pela Lei nº 14.133/2021, artigos 5º e 18. Estes requisitos servirão de base técnica para a análise de soluções no mercado, visando assegurar a seleção da alternativa mais vantajosa para a Administração, assegurando alinhamento com o planejamento estratégico e a eficiência dos recursos aplicados.

4. LEVANTAMENTO DE MERCADO

O levantamento de mercado é fundamental no contexto do art. 18, §1º, inciso V da Lei nº 14.133/2021, direcionando o planejamento da contratação para a "Execução da Construção do Terminal Rodoviário do Município de Boa Viagem/CE (2º Etapa)". O objetivo é evitar práticas antieconômicas e fortalecer a solução contratual conforme os princípios dos arts. 5º e 11, de maneira objetiva e sistemática.

Para definir a natureza do objeto como "obras", foram consideradas a "Descrição da Necessidade da Contratação" e os "Requisitos da Contratação", onde se especifica a execução de serviços de construção e finalização da infraestrutura do terminal rodoviário.

Na pesquisa de mercado, consultas foram realizadas com três prestadores no segmento de construção civil, estabelecendo faixas de preço e condições de prazo diferenciadas. A análise incluiu contratações similares em outros órgãos, observadas em fontes como Painel de Preços e Comprasnet, identificando valores e modelos adotados. Inovações como tecnologias sustentáveis e métodos de execução modular foram destacados como avanços recentes no setor.

As alternativas avaliadas incluíram a terceirização integral a uma empreiteira, execução parcial por etapas com prestadores diferentes e combinação de execução direta de serviços menores com terceirização dos maiores. A análise comparativa considerou critérios técnicos, econômicos e de sustentabilidade, promovendo a escolha de opções alinhadas com o custo-benefício e o ciclo de vida dos serviços.

A alternativa mais eficiente à luz dos Dados da Pesquisa é a contratação via empreiteira consolidada, justificada pela capacidade de gestão integrada do projeto, controle de prazos e custos otimizados, além da implantação de técnicas inovadoras verificadas no mercado. Este modelo preconiza economicidade, operacionalidade





viável e alinhamento aos resultados esperados, respeitando a disponibilidade do mercado e favorecendo a continuidade e a sustentabilidade.

Conclui-se pela recomendação da abordagem de terceirização integral, garantindo competitividade e transparência com base no levantamento de mercado efetuado, em consonância com os princípios dos arts. 5º e 11. Essa decisão promove eficiência nos gastos públicos, dentro dos parâmetros legais e das diretrizes estratégicas estabelecidas.

5. DESCRIÇÃO DA SOLUÇÃO COMO UM TODO

A solução proposta para a contratação da execução da construção do Terminal Rodoviário do Município de Boa Viagem/CE (2ª etapa) visa suprir a necessidade estratégica de promover melhorias significativas na infraestrutura de transporte público regional. Este empreendimento é essencial para otimizar a mobilidade urbana, oferecendo um sistema de transporte eficiente e seguro, além de fomentar o crescimento econômico e social local. Resorta-se à execução completa de obras conforme definidas nesta etapa, integrando serviços de engenharia civil, fornecimento de materiais, supervisão técnica, e testes pós-execução, assegurando a entrega de um terminal rodoviário moderno, seguro e alinhado aos padrões de qualidade elevados.

A execução abrangerá, primeiramente, a análise topográfica detalhada e o consequente nivelamento do terreno, garantindo uma base sólida. Na continuidade, estruturas de concretagem para edificações e implantação de redes de utilidades (água, eletricidade, esgoto) serão construídas. O projeto inclui a cobertura de terminais de embarque com materiais resistentes e de fácil manutenção, fornecendo conforto aos usuários. A acessibilidade universal será uma prioridade, resultando em um espaço inclusivo. Componentes especializados, como controle de tráfego e sinalização, serão instalados por fornecedores qualificados, com suporte técnico contínuo para otimizar a operação.

Para assegurar a eficiência, a equipe de fiscalização receberá treinamento específico sobre manutenção preventiva e corretiva das infraestruturas críticas. O suporte contínuo e a manutenção corretiva, conforme contrato, garantirão a funcionalidade ininterrupta do terminal. A solução está em consonância com os princípios de eficiência, economicidade e sustentabilidade, conforme a Lei nº 14.133/2021. A decisão de realizar uma concorrência eletrônica, segundo o levantamento de mercado, baseia-se na competitividade e na capacidade de garantir a melhor solução técnica e econômica disponível. Ademais, a execução das obras atende plenamente ao interesse público, sendo essencial para a continuidade e sucesso das políticas locais de transporte.

6. ESTIMATIVA DAS QUANTIDADES A SEREM CONTRATADAS





ITEM	DESCRIÇÃO	QTD.	UND.
1	EXECUÇÃO DA CONSTRUÇÃO DO TERMINAL RODOVIÁRIO DO MUNICÍPIO DE BOA VIAGEM/CE (2º ETAPA).	1,000	Serviço

7. ESTIMATIVA DO VALOR DA CONTRATAÇÃO

ITEM	DESCRIÇÃO	QTD.	UND.	V. UNIT (R\$)	V. TOTAL (R\$)
1	EXECUÇÃO DA CONSTRUÇÃO DO TERMINAL RODOVIÁRIO DO MUNICÍPIO DE BOA VIAGEM/CE (2º ETAPA).	1,000	Serviço	1.963.026,85	1.963.026,85

Deste modo, como tendo como parâmetro as pesquisas de preços realizadas, tem-se que o valor médio estimado, conforme dados demonstrados acima, totalizam a monta de R\$ 1.963.026,85 (um milhão, novecentos e sessenta e três mil e vinte e seis reais e oitenta e cinco centavos)

8. JUSTIFICATIVAS PARA O PARCELAMENTO OU NÃO DA SOLUÇÃO

A análise inicial acerca do parcelamento do objeto visa a ampliação da competitividade, conforme o art. 11 da Lei nº 14.133/2021, devendo o mesmo ser promovido quando viável e vantajoso para a Administração. Esta análise é obrigatória no ETP conforme art. 18, §2º, da referida lei. Neste caso, a divisão por itens, lotes ou etapas foi analisada sob a ótica dos critérios de eficiência e economicidade estabelecidos no art. 5º. Considerando a 'Seção 4 - Solução como um Todo', percebe-se que uma divisão poderia ser tecnicamente possível.

Ao avaliar a possibilidade de parcelamento, verificou-se que o objeto não suporta divisão por itens, lotes ou etapas, conforme o §2º do art. 40. A indicação prévia no processo administrativo sugere que a contratação será feita por item único. Embora o mercado possa oferecer fornecedores especializados para partes distintas, proporcionando maior competitividade e ganhos logísticos, a especificidade e a extensão da obra do terminal rodoviário limitam a sua fragmentação sem comprometer a integridade técnica.

A comparação com a execução integral revela que, embora o parcelamento seja tecnicamente viável, a execução integral revela-se mais vantajosa, conforme art. 40, §3º. Tal abordagem garante economia de escala e gestão contratual eficiente, preserva a funcionalidade de um sistema único e integrado e atende às necessidades de padronização e exclusividade de fornecedor, minimizando riscos à integridade técnica e responsabilidades, especialmente em obras ou serviços de grande envergadura.

No que tange aos impactos na gestão e fiscalização, a execução consolidada simplifica a gestão e preserva a responsabilidade técnica, alinhada aos princípios de eficiência estabelecidos pelo art. 5º. Embora o parcelamento pudesse aprimorar o acompanhamento de entregas descentralizadas, tal prática aumentaria





significativamente a complexidade administrativa que, dado o contexto operacional atual e a estrutura logística municipal, poderia ultrapassar a capacidade institucional de gestão.

Em conclusão, recomenda-se a execução integral como a alternativa mais vantajosa para a Administração. Esta abordagem alinha-se com os 'Seção 10 - Resultados Pretendidos', promovendo economicidade e competitividade conforme os arts. 5º e 11, além de respeitar criteriosamente as diretrizes estabelecidas no art. 40. Tal decisão reflete um compromisso com a otimização dos recursos públicos e a simplificação dos processos de fiscalização e gestão contratuais.

9. ALINHAMENTO ENTRE A CONTRATAÇÃO E O PLANEJAMENTO

O alinhamento da contratação ao Plano de Contratação Anual (PCA) antecipa demandas e otimiza o orçamento, assegurando coerência, eficiência e economicidade, conforme os arts. 5º e 11 da Lei nº 14.133/2021. A contratação da prestação dos serviços de execução da construção do Terminal Rodoviário do Município de Boa Viagem/CE (2ª Etapa) está prevista no PCA, com identificador 07963515000136-0-000011/2025, reforçando sua integração com outros instrumentos de planejamento municipal, como o Planejamento Estratégico e o Plano Diretor de Logística Sustentável (PLS). Essa previsão no PCA promove economicidade e competitividade, atendendo integralmente às diretrizes estabelecidas pelo art. 12 da referida lei. O planejamento também está em linha com as metas descritas em 'Resultados Pretendidos', visando à maximização dos benefícios para a administração pública e à transparência em todo o processo.

O objeto da contratação está previsto no Plano de Contratações Anual, exercício de 2025, conforme detalhamento a seguir:

ID PCA no PNCP: 07963515000136-0-000011/2025

Data de publicação no PNCP: 26/12/2024

10. RESULTADOS PRETENDIDOS

Os benefícios diretos esperados da contratação para a execução da construção do Terminal Rodoviário do Município de Boa Viagem/CE, conforme descrito na necessidade da contratação, incluem a promoção da mobilidade urbana e regional, que resultará em melhoria significativa da infraestrutura de transporte público na região. Este investimento, fundamentado nos princípios da economicidade e da eficiência, abordados nos arts. 5º e 18, §1º, inciso IX da Lei nº 14.133/2021, visa à plena operacionalidade do terminal, garantindo condições adequadas de segurança e conforto aos usuários.

A economicidade será refletida na diminuição de custos operacionais associados à atual ausência de infraestrutura adequada, visto que o novo terminal permitirá um



fluxo mais eficiente de transporte público, reduzindo o retrabalho e otimizando o aproveitamento dos recursos materiais. O projeto, enquanto um todo, impulsionará a movimentação econômica e social na região, facilitando o comércio e o turismo, além de melhorar o deslocamento humano e de mercadorias.

O alinhamento com os resultados pretendidos também está presente na expectativa de otimização dos recursos humanos, pela racionalização das operações no terminal, junto com a capacitação de pessoal para manter e operar a infraestrutura de forma mais eficiente. Sob a perspectiva financeira, espera-se uma significativa redução nos custos unitários, favorecendo ganhos de escala e ampliando a competitividade, conforme previsto no art. 11.

O uso de Instrumento de Medição de Resultados (IMR) permitirá o acompanhamento contínuo da operação do terminal, monitorando indicadores como o percentual de economia em custos de operação e manutenção, bem como o aumento da eficiência no fluxo de passageiros e mercadorias. Desta forma, os resultados pretendidos estarão sempre alinhados aos objetivos institucionais e aos imperativos de eficiência, economicidade e interesse público, justificando plenamente o investimento público realizado.

11. PROVIDÊNCIAS A SEREM ADOTADAS

As providências internas antes da celebração do contrato, conforme art. 18, §1º, inciso X, serão essenciais ao ciclo de planejamento e governança da contratação, assegurando sua execução eficiente e a consecução dos objetivos de 'Resultados Pretendidos', mitigando riscos e promovendo o interesse público (art. 5º), com base em 'Descrição da Necessidade da Contratação'. Essas medidas integrarão o planejamento e articularão com a definição da solução e o modelo de execução contratual. Os ajustes físicos, tecnológicos ou organizacionais necessários ao ambiente onde o objeto será executado (ex.: instalação de infraestrutura, adequação de espaço físico) serão descritos, justificando sua relevância para viabilizar os benefícios esperados. Essas providências serão organizadas em um cronograma detalhado, especificando ações, responsáveis e prazos, a ser anexado ao ETP, seguindo a ABNT (NBR 14724:2011), destacando que a ausência desses ajustes poderá comprometer a execução, como riscos à segurança operacional ou instalação de equipamentos. A capacitação dos agentes públicos para gestão e fiscalização do contrato (art. 116) será abordada, justificando tecnicamente como o treinamento (ex.: uso de ferramentas, boas práticas) assegurará os resultados previstos (art. 11), segmentada por perfis como gestor, fiscais e técnicos, conforme a complexidade da execução, subentendendo a metodologia e, se aplicável, utilizando listas ou cronogramas conforme ABNT (NBR 14724:2011). Essas providências integrarão o Mapa de Riscos como estratégias preventivas de mitigação, articulando-se com a unidade de gestão de riscos ou controle interno, quando houver, para evitar comprometer prazos, qualidade ou conformidade legal, garantindo os benefícios projetados. As ações preparatórias serão indispensáveis para viabilizar a contratação e assegurar os resultados esperados, otimizando recursos públicos e promovendo governança eficiente (art. 5º), alinhadas a 'Resultados Pretendidos', sendo que, se não houver providências específicas, a ausência será fundamentada





tecnicamente no texto (ex.: objeto simples que dispensa ajustes prévios).

12. JUSTIFICATIVA PARA ADOÇÃO DO REGISTRO DE PREÇOS

A contratação da prestação dos serviços de execução da construção do terminal rodoviário do Município de Boa Viagem/CE (2ª etapa), conforme descrito, é uma necessidade estratégica para melhorar a infraestrutura de transporte público e impulsionar o desenvolvimento econômico e social da região. Considerando a natureza pontual e específica desta obra, a adoção do Sistema de Registro de Preços (SRP) não se mostra adequada. A construção do terminal rodoviário não se alinha a características de padronização, repetitividade ou incerteza de quantitativos que favorecem o uso do SRP, que é mais indicado para compras fracionadas e insumos contínuos. A contratação tradicional, neste caso, destaca-se por otimizar uma demanda fixa, proporcionando segurança jurídica imediata e alinhamento com uma necessidade definida no planejamento institucional, conforme princípios e objetivos previstos nos arts. 5º, 11 e 18, §1º, inciso I, da Lei nº 14.133/2021.

Em termos de economicidade, a contratação tradicional se apresenta mais vantajosa para a obra em questão, considerando que demandas específicas como esta, de execução única, não seriam beneficiadas pela economia de escala do SRP, que se aplica melhor a contratações futuras planejadas e repetitivas. Análise de vantajosidade de mercado e resultados pretendidos indicam que a otimização de recursos e esforços administrativos, essencial nestas contratações, seriam melhor alcançados por uma licitação específica, sobretudo diante da clareza nas especificações e quantitativos. Além disso, as garantias oferecidas por uma licitação específica, no tocante à capacidade dos licitantes e à gestão contratual, asseguram a eficiência e a melhoria dos recursos aplicados.

Sob o ponto de vista técnico, econômico e operacional, a contratação tradicional é a alternativa mais adequada para alcançar os resultados desejados de forma eficiente e alinhada com os requerimentos administrativos e orçamentários atuais. Esta decisão se fundamenta nas diretrizes e na análise abrangente dos elementos de planejamento do estudo técnico preliminar, reafirmando que esta postura é compatível com a legislação vigente e otimiza processos em favor do interesse público, conforme estipulado pelos arts. 11, 18, §1º, inciso I, e 75, se aplicável, da mesma lei.

13. DA VEDAÇÃO DA PARTICIPAÇÃO DE EMPRESAS NA FORMA DE CONSÓRCIO

A participação de consórcios na contratação para a execução da segunda etapa da construção do Terminal Rodoviário do Município de Boa Viagem/CE deve ser analisada sob diversos aspectos técnicos, operacionais, administrativos e jurídicos, conforme disposto nos arts. 5º, 15 e 18, §1º, inciso I da Lei nº 14.133/2021. Considerando a complexidade envolvida em obras de infraestrutura de grande porte, o que muitas



vezes requer o somatório de capacidades técnicas e financeiras de múltiplas empresas, a participação consorciada inicialmente se apresenta como viável e potencialmente vantajosa. Consórcios poderiam contribuir com a especialização no cumprimento das especificações técnicas, beneficiando-se de múltiplas expertises.

No entanto, a natureza indivisível da construção subentende uma exigência de execução integrada das atividades, sugerindo que um fornecedor único poderia, eventualmente, simplificar a gestão e a fiscalização, conforme levantamentos de mercado e análises de vantajosidade. A eficiência e economicidade previstas no art. 5º da Lei podem ser alcançadas mais eficazmente sem a complexidade adicional da coordenação entre múltiplos participantes, que a formação de um consórcio pode acarretar.

Para consórcios, o art. 15 prevê a necessidade de compromisso público, escolha de líder e responsabilidade solidária, afastando a possibilidade de uma empresa concorrer isoladamente. Ainda, a exigência de acréscimo de 10% a 30% na habilitação econômico-financeira poderia constituir uma barreira para microempresas, potencialmente contrariando o princípio da isonomia de tratamento entre os licitantes do art. 11. Assim, apesar dos potenciais benefícios financeiros, a segurança jurídica e a execução eficiente poderiam ser comprometidas pelo aumento da complexidade nas obrigações contratuais e um possível desequilíbrio competitivo.

Concluindo, a vedação à participação de consórcios nesta contratação é considerada mais **adequada**. Esta decisão está tecnicamente fundamentada no contexto específico da demanda, mantendo alinhamento com os 'Resultados Pretendidos' e garantindo a eficiência, economicidade e segurança jurídica desejadas pela Administração, conforme avaliado nos levantamentos e estudos preliminares. A atuação de um único prestador facilitará o controle de qualidade e coordenação operativa, assegurando uma execução mais fluida e em consonância com os objetivos de planejamento da contratação.

14. CONTRATAÇÕES CORRELATAS E/OU INTERDEPENDENTES

A análise de contratações correlatas e interdependentes é crucial para assegurar a eficiência e economicidade no processo de contratação pública, conforme determina o art. 5º da Lei nº 14.133/2021. Contratações que compartilham semelhanças ou que necessitam ocorrer de forma coordenada devem ser cuidadosamente estudadas para evitar redundâncias e paralelismos que possam causar desperdícios de recursos ou ineficácias. Identificar esses contratos permite à Administração Pública melhorar o planejamento, promovendo uma execução mais harmoniosa e otimizada dos serviços. Dessa forma, verifica-se também a possibilidade de padronização e o aproveitamento de economias de escala, conforme destaca o art. 40, inciso V, da Lei acima mencionada.

Na análise realizada, não foram detectadas contratações passadas, atuais ou planejadas que estejam tecnicamente ligadas ou que dependam diretamente da execução da segunda etapa do Terminal Rodoviário do Município de Boa Viagem/CE.





A natureza específica da obra e os requisitos técnicos associados não apresentam interdependência direta com contratos de outros serviços ou infraestruturas adicionais, considerando a descrição dos requisitos e da solução. As estimativas de quantidades e especificações técnicas foram avaliadas de forma independente, sendo resultado de uma necessidade identificada agora e sem previsão anterior de contratação relacionada que pudesse influenciar ou ser influenciada pelo projeto em questão.

Dessa forma, concluímos que, para a segunda etapa da construção do Terminal Rodoviário, não há necessidade de ajustes quantitativos ou modificações nos requisitos técnicos decorrentes de contratações correlatas ou interdependentes. Esse cenário permite que a gestão do projeto siga de forma isolada, sem a exigência de coordenação com outros contratos existentes ou planejados. Considerando essas observações, não há ações específicas a serem adotadas nesta etapa, conforme indicado na seção de 'Providências a Serem Adotadas', além das medidas já previstas no planejamento inicial, garantindo o alinhamento ao Plano de Contratação Anual do exercício financeiro de 2025.

15. POSSÍVEIS IMPACTOS AMBIENTAIS E RESPECTIVAS MEDIDAS MITIGADORAS

Os potenciais impactos ambientais decorrentes da construção do Terminal Rodoviário do Município de Boa Viagem/CE, durante sua segunda etapa, estão relacionados principalmente à geração de resíduos de construção civil, consumo de energia e água, além de possíveis emissões de gases poluentes. A identificação desses impactos ao longo do ciclo de vida do projeto, seguindo o artigo 18, §1º, inciso XII da Lei nº 14.133/2021, e a pesquisa de mercado embasam a antecipação para assegurar a sustentabilidade enumerada no artigo 5º. Durante a fase de construção, o uso intensivo de materiais e recursos energéticos poderá ser mitigado através da adoção de práticas sustentáveis, como a implementação de processos que maximizem a eficiência do uso de recursos e a reciclagem de materiais.

Medidas específicas para mitigar esses impactos incluem o uso de insumos com selo Procel A para assegurar baixo consumo energético, a instalação de sistemas eficientes de gestão de água, e a implantação de logística reversa para a reciclagem de resíduos gerados, conforme diretrizes do Guia Nacional de Contratações Sustentáveis. Soluções adicionais, como o emprego de materiais de construção biodegradáveis ou reciclados, serão consideradas para harmonizar as dimensões econômica, social e ambiental do projeto, contemplando a perspectiva de manutenção e inclusão no termo de referência (art. 6º, inciso XXIII), em conformidade com o artigo 5º.

Estas medidas são concluídas como **essenciais** para otimizar o consumo de recursos e reduzir significativamente os impactos ambientais, atendendo aos objetivos de competitividade e proposta mais vantajosa estabelecidos no artigo 11 da lei. Todo o planejamento deve igualmente considerar a capacidade administrativa de implementar essas ações sem criar barreiras indevidas, garantindo que o





licenciamento ambiental ou outras regulamentações sejam planejados corretamente, de acordo com o artigo 18, §1º, inciso XII. A necessidade de integrar a eficiência energética e a sustentabilidade em todas as etapas do projeto promove não apenas a proteção ambiental, mas também a eficiência e a funcionalidade a longo prazo do terminal rodoviário, cumprindo os 'Resultados Pretendidos' e reforçando os princípios do interesse público, conforme artigo 5º.

16. POSICIONAMENTO CONCLUSIVO SOBRE A VIABILIDADE E RAZOABILIDADE DA CONTRATAÇÃO

Após uma análise detalhada dos aspectos técnicos, econômicos, operacionais e jurídicos, a contratação para a execução da segunda etapa da construção do Terminal Rodoviário do Município de Boa Viagem/CE é considerada viável e vantajosa. Este posicionamento está embasado na pesquisa de mercado, que identificou soluções técnicas e fornecedores capazes de atender às necessidades previstas com eficiência e economicidade. A contratação proposta se alinha aos princípios de eficiência e interesse público, conforme articulado no art. 5º da Lei nº 14.133/2021, e busca garantir um processo licitatório isonômico e competitivo, conforme os objetivos delineados no art. 11 da mesma lei.

A estimativa das quantidades a serem contratadas, bem como o valor global, foram cuidadosamente avaliados e refletem as condições atuais de mercado, assegurando que a contratação seja conduzida de forma planejada e estratégica, conforme disposto no art. 40 da Lei nº 14.133/2021. O alinhamento da contratação com o Plano de Contratação Anual reforça a sua pertinência e a sua inserção no planejamento estratégico do município.

Apesar dos desafios inerentes ao projeto, as medidas de mitigação de riscos estão adequadamente previstas, garantindo a sustentabilidade e a continuidade das operações após a conclusão da construção. Assim, os resultados esperados incluem melhorias significativas na mobilidade urbana e no desenvolvimento econômico local, além de proporcionar mais conforto e segurança aos usuários do transporte público. Desta forma, a contratação atende integralmente à necessidade identificada no início do processo, confirmando a sua razoabilidade e adequação, em conformidade com o art. 18, §1º, inciso XIII da Lei nº 14.133/2021. Em suma, a decisão de prosseguir com a contratação se mostra fundamentada, indispensável e alinhada aos interesses públicos vislumbrados.





Boa Viagem / CE, 15 de maio de 2025

EQUIPE DE PLANEJAMENTO

assinado eletronicamente

RICARDO VINICIUS RODRIGUES DA SILVA
PRESIDENTE

assinado eletronicamente

WILLIAM CESAR DO VALE
MEMBRO

assinado eletronicamente

Jefferson Jales Vieira
MEMBRO

DOCUMENTO ASSINADO DIGITALMENTE
APONTE SUA CÂMARA PARA O QR CODE AO LADO
PARA VERIFICAR AUTENTICIDADE DA ASSINATURA
INFORMANDO O CÓDIGO: 241-271-2629
PÁGINA: 12 DE 12 - PREFEITURA MUNICIPAL DE BOA VIAGEM - CNPJ: 07.963.515/0001-36

