ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR

Em observância aos disposto no art. 6°, inc. XX da Lei 14.133/21, tem-se o presente Estudo Técnico Preliminar, com as seguintes informações:

1. NECESSIDADE DE CONTRATAÇÃO E JUSTIFICATIVA

Os Municípios de Joinville e São Francisco do Sul, para além de semelhança climática e geográfica, possuem elementos econômicos e turísticos ímpares no que se refere a região nordeste de Santa Catarina.

Contando com uma população de mais de 668 mil habitantes[1], os Municípios possuem relevância econômica no estado, tanto o território francisquense, o qual sedia o Porto de São Francisco, maior terminal portuário público/privado do Estado[2] e o território joinvilense, o qual consolida-se como primeira cidade do Estado no que tange a atividade econômica industrial[3].

Não obstante ao caráter econômico/industrial dos entes, os dois municípios também possuem uma vasta agenda cultural que fomenta o turismo da região, como a Festilha, o Festival de Dança, o comércio artesanal de pescados e o incentivo ao consumo de frutos do mar.

Nesse sentido, diante de tais elementos, iniciaram-se as tratativas entre os gestores municipais, visando aproximar os Municípios, com ênfase no fomento e crescimento das atividades turísticas e econômicas.

Tal discussão evoluiu quando houve, conforme amplamente divulgado na mídia local, o avanço das negociações judiciais acerca da regularização da Vigorelli[4], demanda pleiteada

[1]https://www.ibge.gov.br/. Acesso em 14 out 2024.
[2]https://portosaofrancisco.com.br/home/index. Acesso em 14 out 2024.
[3]https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sc/joinville/pesquisa/38/47001?tipo=ranking&indicador=47007. Acesso em 14 out 2024.
[4]https://estado.sc.gov.br/noticias/governador-participa-da-entrega-de-ordens-de-servico-para-obras-na-praia-da-vigorelli/. Acesso em 14 out 2024.

há mais de 30 anos pelo Município de Joinville, tendo os moradores suportado por todo este período a privação do acesso a luz, água canalizada e tratamento de esgoto, bem como demais requisitos básicos para a subsistência.

Ante a autorização da requalificação da área, mediante obras de infraestrutura e demais melhorias, houve um crescimento exponencial do turismo na região, fomentando a visitação nas duas margens Baía Babitonga.

Já na face leste da citada baía, encontra-se o Distrito do Saí, pertencente ao Município de São Francisco do Sul, que é conhecido pelos roteiros turísticos distintos, que incluem desde passeios pelos arquipélagos da Babitonga, até acesso às cachoeiras e caminhadas por trilhas na mata[5].

Não obstante à beleza natural encontrada na região, a culinária local, baseada de forma majoritária na variedade de frutos do mar, é um grande atrativo turístico, sendo eleito de forma habitual como uma opção de passeio para todos os turistas da Região e do estado.

Ainda que próximas geograficamente (aproximadamente 1,13 quilômetros sobre a Baía Babitonga), para transitar do Distrito do Saí até a Vigorelli, é necessário acessar a BR 101, perfazendo uma distância de aproximadamente 74,4 quilômetros entre os dois pontos, senão vejamos na imagem:

[5]https://portalsaochicoturismo.com.br/descubra-sao-francisco-do-sul/sao-francisco-do-sul/vila-da-gloria/. Acesso em 14 out 2024.



Imagem 1 - Distância aproximada, pela água, entre o Distrito do Saí (São Francisco do Sul) e a Vigorelli (Joinville)

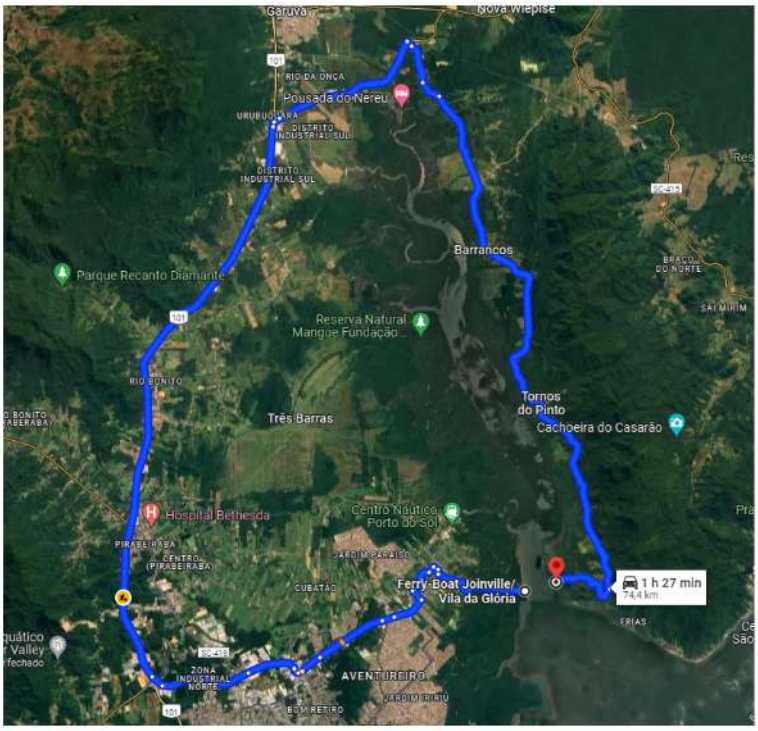


Imagem 2 - Distância aproximada, por terra, entre o Distrito do Saí (São Francisco do Sul) e a Vigorelli (Joinville)

Atualmente, visando diminuir a distância logística entre Joinville e São Francisco do Sul, a região conta com uma balsa (*ferry boat*) que faz travessias entre as duas localidades.

Ocorre que o modal de transporte por balsa, o qual está em atividade na localidade a mais de 03 décadas, é frágil, dependendo muitas vezes do clima, das correntes marítimas e da manutenção preventiva e corretiva das embarcações utilizadas.

Conforme divulgado nos veículos de comunicação, os ferry boats utilizados na travessia pela Baía Babitonga já tiveram suas operações prejudicadas, chegando a ser interditada pela Marinha do Brasil uma das balsas em virtude da má conservação dos equipamentos. Conforme a Capitania dos Portos de São Francisco do Sul, foi constatado que o meio de transporte estava em mau estado de conservação, com furos do convés (piso onde os passageiros e veículos são transportados), além de água dentro do porão, o que compromete a segurança das pessoas[6].

Não obstante a tal situação, destaca-se que o trânsito de veículos através de balsas é limitado, inviabilizando o tráfego de veículos pesados, bem como o atendimento da demanda turística da região.

Ademais, a comunidade já demonstrou preocupação com as filas exorbitantes que vem se formando na localidade, sendo destacado que "*principalmente na estação Verão [as filas] são gigantescas e, a noite, a região que não tem iluminação e sinalização passa a ser perigosa, pois é preciso esperar no escuro a chegada do ferry boat no lado continental, na região de Gibraltar*"[7].

Diante de tal cenário e, atendendo a reivindicação da comunidade local e regional, foi levantada a hipótese de construção de uma ponte para diminuir a distância existente entre os potenciais turísticos de Joinville e São Francisco do Sul.

Destaca-se que de forma indireta, esse empreendimento beneficiará toda a região litorânea do Nordeste de Santa Catarina, uma vez que possibilitará uma conexão entre

[6]https://www.nsctotal.com.br/noticias/marinha-interdita-balsa-que-faz-travessia-entre-joinville-e-sao-francisco-do-sul. Acesso em 14 out 2024.
[7]https://jornalocorreiosc.com.br/noticias/cidade/moradores_e_usuarios_do_ferry_boat_de_joinville_sao_francisco_do_sul_reivindicam_construcao_de_uma_ponte_na_vigorelli_igual_a_de_guaratuba.569116. Acesso em 24 out 2024

Joinville, São Francisco do Sul, Garuva e Itapoá, tornando-se uma rota alternativa à Rodovia BR 101, que atualmente comporta todo escoamento do norte catarinense.

De modo especial, no que se refere os benefícios indiretos, destaca-se a logística de escoamento dos produtos do Município de Itapoá, para as demais cidades do Estado, isto porque o Município é sede do Porto de Itapoá, o qual fora o porto privado que mais cresceu no Brasil no ano de 2023[8].

Nesse sentido, com a efetivação de uma ponte ligando o Distrito do Saí à Vigorelli, o acesso do porto ao eixo industrial norte de Joinville, por exemplo, teria uma redução de quase 25 quilômetros.

Não obstante ao acesso à rodovia federal, a elaboração de estudo de viabilidade e eventual construção de uma ponte na região da Vigorelli, propiciará um novo marco na transporte modal na região nordeste, uma vez que diminuiria em quase 46 quilômetros do porto até o aeroporto de Joinville, o qual está às vias de se tornar um campo aéreo também para aviões de carga[9], fomentando a distribuição de mercadorias de modo macro regional e interestadual.

Diante de todo esses aspectos, os Municípios de Araquari, Balneário Barra do Sul, Garuva, Itapoá, Joinville e São Francisco do Sul, por intermédio da Associação dos Municípios do Nordeste de Santa Catarina (Amunesc), encaminharam o Ofício sob n° 007/2024-Amunesc, ao consórcio, solicitando a realização do estudo, de modo a demonstrar as benesses advindas da eventual consolidação de uma ponte na região.

Seguindo o caminho protocolar do Consórcio, a demanda foi colocada em deliberação junto à Assembleia Ordinária dos Municípios, sendo aprovada por unanimidade a necessidade de realização de Estudo Técnico para avaliar a viabilidade da construção de

[8]https://www.portoitapoa.com/porto-itapoa-e-o-porto-privado-que-mais-cresceu-no-brasil-em-2023/. Acesso em 14 out 2024.
[9]https://ndmais.com.br/infraestrutura/novo-terminal-de-cargas-do-aeroporto-de-joinville-deve-comecar-a-funcionar-em-2024/. Acesso em 14 out 2024.

uma ponte interligando os dois Municípios, conforme disposto na Ata n° 003/2024[10]. Na referida assembleia, foi aprovada ainda a metodologia de rateio entre os Municípios de Garuva, Itapoá, Joinville e São Francisco do Sul, que ficou acordada em: 10%, 20%, 40% e 30%, respectivamente para cada ente, bem como prevendo um valor preliminar para a futura contratação.

Com base nessa aprovação e, diante do termo de cooperação vigente entre o Consórcio e a Associação de Municípios do Nordeste de Santa Catarina (Amunesc), fora contratado um assessor técnico para auxiliar na elaboração do Termo de Referência que fundamentará o processo licitatório para a contratação da empresa.

Visando dotar de tecnicidade os debates para a elaboração do Termo de Referência, foi instituído um Grupo de Trabalho Multidisciplinar através da Resolução 022/2024[11] do CIM-Amunesc, com representantes do Consórcio, Ministério Público Federal, Grupo Pró-Babitonga, Associação de Municípios do Nordeste de Santa Catarina (Amunesc) e dos quatro municípios que participarão do rateio: Garuva, Itapoá, Joinville e São Francisco do Sul.

O grupo se reuniu em 4 encontros, em que houveram sugestões técnicas para a elaboração do documento referencial, bem como foram dispostas as preocupações dos agentes e a necessidade de deixar o Termo de Referência bem alinhado com o futuro estudo pretendido.

Na última reunião do grupo, realizada em 11 de outubro de 2024, foi deliberado com os técnicos presentes a aprovação da versão final da minuta do Termo de Referência, o qual trouxe os aspectos técnicos necessários para resguardar a contratação futura.

2. PREVISÃO DA CONTRATAÇÃO NO PLANO DE CONTRATAÇÃO ANUAL

[10]https://cimamunesc.sc.gov.br/uploads/sites/11/2024/07/1718721261_351b29e873d34bdbb4dd089e56d35bd9_extrato.pdf. Acesso em 14 out 2024.
[11]https://cimamunesc.sc.gov.br/uploads/sites/11/2024/08/Resolucao-022.2024.pdf. Acesso em 14 out 2024.

O Consórcio Intermunicipal Multifinalitário da Região da Amunesc não possui plano de contratação anual vigente, porém, em virtude da contratação decorrer da necessidade dos Municípios consorciados, *vide* Ofício n° 007/2024-Amunesc, os custos despendidos serão fracionados entre os entes consorciados, mediante contrato de rateio firmado em favor do Consórcio.

3. DAS SOLUÇÕES DISPONÍVEIS NO MERCADO

Em análise realizada junto ao Mercado, verificou-se que a demanda encaminhada pelos Municípios de Araquari, Balneário Barra do Sul, Garuva, Itapoá, Joinville e São Francisco do Sul, por intermédio do Ofício sob n° 007/2024-Amunesc, versa acerca da elaboração de EVTEA – Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental para construção de Ponte sobre a Baía Babitonga, entre as cidades de Joinville e São Francisco do Sul.

Conforme o Departamento de Nacional de Infraestrutura de Transportes, o EVTEA é um "*conjunto de estudos desenvolvidos para avaliação dos benefícios diretos e indiretos decorrentes dos investimentos em implantação de novas infraestruturas de transportes ou melhoramentos das já existentes*."[12], sendo verificado se os "*os benefícios estimados justificam os custos com os projetos e execução das obras previstas*."

Assim, vislumbrou-se como solução viável a realização de processo nos termos da Lei 14.133/21, visando a contratação de empresa especializada, assim garantindo a seleção transparente e eficiente de uma prestadora de serviços que possa contribuir significativamente para o desenvolvimento da região consorciada, em atendimento aos ditames constitucionais postos no art. 37, inc. XXI da Carta Magna.

Em pesquisa realizada, foram identificadas diversas empresas que realizam os estudos técnicos para aferir a viabilidade da empreitada pretendida. As soluções apresentadas por essas empresas destacam a importância da realização do dossiê técnico,

[12]https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/planejamento-e-pesquisa/planejamento/covide-estudos-de-viabilidade/estudo-de-viabilidade-tecnica-economica-e-ambiental-evtea. Acesso em 14 out 2024.

econômico e ambiental, viabilizando uma decisão acertada dos gestores públicos na injeção de dinheiro público nas obras públicas, prevendo entraves técnicos e burocráticos que podem surgir no decorrer do planejamento/construção.

Sobre essa temática, faz-se mister identificar, no seio da atividade de estudos de viabilidade, os agentes hábeis à atender o objeto desenhado. De modo aprofundado, podemos destacar três segmentos distintos que serão objeto de análise no presente ETP: as Universidades e Instituições de Pesquisa; Organizações Internacionais; e Pessoa Jurídica Especializada ou com experiência pretérita;

Na contratação de Universidades ou Instituições de Pesquisa, o corpo técnico responsável pelo desenvolvimento dos estudos é formado por professores, pesquisadores e estudantes que possuem vasta experiência em estudos de impacto ambiental, viabilidade econômica e planejamento de grandes projetos de infraestrutura, utilizando uma abordagem científica, com base em metodologias acadêmicas validadas, realizando estudos de cunho imparcial, baseados em critérios objetivos, o que pode conferir maior legitimidade ao resultado final.

Embora a solução de mercado atenda aos requisitos técnicos esperados para o objeto licitado, reconhece-se que as universidades não adotam uma perspectiva comercial ao elaborar o EVTEA. Isso se reflete em observações no estudo que estão desalinhadas com as práticas de mercado, o que compromete a viabilidade dos resultados dentro do prazo estipulado. Além disso, a implementação das soluções apresentadas no documento técnico acarretaria um ônus significativo aos cofres públicos.

Como solução de mercado é possível observar ainda a possibilidade de contratação de Organizações Internacionais que possuam notória experiência em projetos de infraestrutura, especialmente em países em desenvolvimento.

Essas instituições não apenas realizam ou financiam estudos de viabilidade, como também oferecem suporte técnico e financeiro para a execução dos projetos, garantindo

que os estudos sigam padrões globais, com uma abordagem que considera aspectos econômicos, sociais e ambientais de forma integrada.

Em que pese as vantagens apresentadas, a contratação e o envolvimento de entidades estrangeiras exige o cumprimento de uma série de requisitos e trâmites, o que pode retardar o início do estudo e a tomada de decisão.

Ademais, os protocolos para a contratação de organismos internacionais, tais como o Banco Mundial (BIRD) e o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), tem se mostrado complexos e com um valor elevado, ocasionando um maior valor despendido ao erário público.

Por fim, é possível observar como solução de mercado a contratação de Pessoa Jurídica com experiência na realização de Estudos de Viabilidade Técnica, a qual possuirá equipe técnica apta a atender as matérias de cunhos técnicos, econômicos e ambientais, integrado à sua equipes multidisciplinar engenheiros, ambientalistas e outros profissionais capacitados para desenvolver estudos detalhados.

Dessa maneira, a pessoa jurídica vislumbra-se como apta a apresentar como resultado estudos detalhados que cobrem todos os aspectos do projeto, incluindo alternativas de engenharia, análise de viabilidade econômica, impacto ambiental e possíveis soluções mitigadoras, diminuindo o risco de inconsistências ou omissões.

Tendo em vista a peculiaridade do objeto e a relevância para a escolha da solução que melhor atenda aos Municípios envolvidos na empreitada de uma futura e eventual ponte na Baía Babitonga, vislumbra-se a importância da pessoa jurídica ser dotada de experiência pretérita, a fim de demonstrar com maior precisão e qualidade, os estudos a serem desenvolvidos.

Ademais, cumpre destacar que ante a vasta quantidade de pessoas jurídicas aptas a realizar os serviços, tal solução propicia uma competitividade de mercado que as demais soluções restringiriam, sendo observado um custo-benefício ímpar nesta solução.

4. DESCRIÇÃO DA SOLUÇÃO COMO UM TODO

Após análise das soluções de mercado, demonstra-se como a melhor solução para o atendimento ao interesse público envolvido, a contratação de pessoa jurídica especializada para a realização do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), uma vez que as mesmas possuem uma combinação de experiência prática, metodologias robustas e agilidade na entrega dos estudos, o que é crucial para garantir a tomada de decisão em um prazo razoável.

Ademais, a capacidade de entregar estudos completos, com análise técnica, econômica e ambiental, assegura que a administração pública receba uma solução detalhada e aplicável, de forma mais econômica do que comparado com as outras soluções apresentadas.

5. DA MODALIDADE DE LICITAÇÃO, CRITÉRIO DE JULGAMENTO E MODO DE DISPUTA (art. 18, inc. VIII da Lei 14.133/2021)

Definida a solução da presente licitação dentre as opções existentes no mercado, passamos a realizar a análise instrumental do processo licitatório.

Dessa feita, o presente Estudo Técnico Preliminar tem por objeto licitatório a contratação de pessoa jurídica para a elaboração de Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), incluindo estudos preliminares de engenharia, para instalação da Obra de Arte Especial, denominada “Ponte sobre a Baía Babitonga”, interligando a Praia da Vigorelli (Joinville) e o Distrito do Saí (São Francisco do Sul), visando atender a demanda apresentada pelos Municípios de Garuva, Itapoá, Joinville e São Francisco do Sul, conforme deliberação realizada na Assembleia de Prefeitos, Ata n° 003/2024, anteriormente citada.

Na análise técnica do objeto a ser licitado, concluiu-se que os serviços a serem prestados pelo vencedor do certame figura-se como serviço comum de engenharia, ante a

possibilidade de definição objetiva dos padrões de desempenho e qualidade do objeto no seio do edital.

Seguindo a linha de raciocínio, ante a identificação do objeto licitado como comum de engenharia, parte-se para a escolha da modalidade de licitação.

Tendo em vista a característica dos serviços a serem executados, a Lei 14.133/2021 apresenta dois caminhos a serem seguidos pela administração pública: a modalidade de pregão[13] ou concorrência[14]. Cabe destacar que nesse cenário, inexiste qualquer disposição que demonstre preferência entre as modalidades, sendo rogada a competência discricionária do agente administrativo que poderá escolher entre uma e outra (Niebuhr, 2024, p. 623)[15].

Assim, após observar as autorizações legais e, tendo em vista as exigências técnicas que serão requeridas no seio do instrumento convocatório, foi eleita a modalidade de Concorrência para o presente certame licitatório.

Vencida a classificação do objeto e a escolha da modalidade de licitação, faz-se necessário eleger o critério de julgamento e o modo de disputa.

Conforme o art. 6°, inc. XXXVIII, da Lei 14.133/2021, a modalidade de concorrência admite a utilização dos critérios amplos[16], sendo escolhido no presente caso, dentre as opções legalmente previstas, o menor preço.

Conforme o jurista Joel de Menezes Niebuhr (2024), no ato da definição do objeto a ser licitado, visando uma potencialização dos efeitos licitatórios, bem como o melhor atendimento do interesse público, a administração deve especificar critérios que permitam a observação de padrões mínimos de qualidade, a qual ensejarão a qualificação técnica do licitante, senão vejamos.

---

[13]Art. 29, parágrafo único da Lei 14.133/2021
[14]Art. 6°, inc. XXXVIII da Lei 14.133/2021
[15]NIEBUHR, Joel de Menezes. Licitação Pública e Contrato Administrativo. 7. ed. Belo Horizonte:Fórum, 2024
[16]Conforme as alíneas do art. 6°, inc. XXXVIII, são permitidas as seguintes modalidade: menor preço; melhor técnica ou conteúdo artístico; técnica e preço; maior retorno econômico; e maior desconto

> Explicando melhor, a Administração deve definir o objeto da licitação no edital. Ao definir o objeto, ela impõe certas características a ele, que, ao final das contas, servem como uma espécie de padrão mínimo de qualidade. Isso porque as propostas somente devem ser aceitas na licitação pública se atenderem às especificações do objeto exigidas pela Administração no Edital, ou melhor, o padrão mínimo de qualidade exigida pela administração (Niebuhr, 2024, p. 754)

Ora, pela adoção do critério de menor preço, não se busca relativizar ou rufianiar o procedimento licitatório em benefício do menor valor em sobreposição a qualidade do serviço, visto que na definição do objeto, bem como nas exigências técnicas, faz constar os pormenores e os atributos indispensáveis para que o licitante participe do certame.

Logo, ainda que se busque no citado critério de julgamento a proposta com o menor valor, não se deve considerar que os critérios requisitados são rasteiros e superficiais, uma vez que à Administração compete a definição dos critérios de seleção do fornecedor, mediante exigências técnicas, sendo cabível a imposição de preenchimento de quesitos de alto padrão, sob pena de não participação do certame (Niebuhr, 2024, p. 754).

Nesse sentido, será ainda adotada a modalidade de disputa aberta, conforme previsto no art. 56, inc. I da Lei 14.133/2021, tendo em vista a dinâmica competitiva, de modo que os licitantes vão incrementando sucessivamente as vantagens para a administração pública, trazendo ao procedimento o menor preço entre os concorrentes participantes (Justen Filho, 2023, p. 707).

Cumpre destacar que visando evitar a contratação de qualidade insuficiente ao descrito no termo de referência, serão requisitados no instrumento convocatório exigências técnicas robustas, bem como, na hipótese de proposta com valor muito abaixo do referencial, a demonstração de exequibilidade da proposta conforme autorizado pelo art. 59, §2° da Lei 14.133/2021.

6. ESTIMATIVA DAS QUANTIDADES

Estima-se, como resultado do presente processo, a contratação de solução especializada para elaboração de Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental

(EVTEA), para construção da Ponte sobre a Baía Babitonga, interligando a Vigorelli (Joinville) e o Distrito do Saí (São Francisco do Sul).

7. ESTIMATIVA PRÉVIA DO VALOR DA CONTRATAÇÃO

Para fins de abertura do processo, uma vez que o CIM-AMUNESC não possui contratação ulterior que concerne o mesmo objeto, fora realizada pesquisa junto ao Diário Oficial dos Municípios (DOM) e ao Portal de Compras Públicas visando a quantificação do valor médio do objeto pretendido.

Ocorre que não foram localizadas licitações pretéritas que possuam identidade no item proposto para a licitação, sendo localizado tão somente certames que incluem serviços e demandas alheias, que tornam o processo demasiadamente oneroso.

Não obstante a presente justificativa, destaca-se que o valor utilizado como parâmetro junto ao Documento de Formalização de Demanda constante neste processo, não encontra conforto no presente estudo, uma vez que pelas características técnicas evidenciadas, bem como diante da dilatação dos serviços a serem prestados em comparação com o outrora proposto pela Fundação Educacional da Região da Univille (FURJ), resta prejudicada a utilização daquele valor estimado.

Assim, visando atender ao requisito do presente ETP, consigna-se que na Assembleia Ordinária dos Municípios, Ata n° 003/2024, ouvido os técnicos da área, fora delimitado que o valor preliminar para a futura contratação permeará a importância de R$ 500.000,00 (quinhentos mil reais).

Insta salientar que os valores referenciais estimados para a contratação serão discriminados neste processo, quando for realizada a pesquisa de preços com pessoas jurídicas que trabalham com a atividade a ser licitada, conforme autorizado pelo art. 4°, inc. III da Resolução 005/2023 - CIM-Amunesc.

8. JUSTIFICATIVA PARA O PARCELAMENTO (OU NÃO) DA SOLUÇÃO

A regra a ser observada pela Administração nas licitações é a do parcelamento do objeto, conforme disposto no inciso V, alínea "b" do art. 40 da Lei Federal nº 14.133/2021, mas é imprescindível que a divisão do objeto seja tecnicamente viável e economicamente vantajosa.

Ocorre que a realização de um Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) é uma tarefa interdisciplinar, indivisível, que requer um trabalho integrado e inter-relacionado entre as áreas de conhecimento envolvidas, cujo resultado é consequência desse inter-relacionamento e integração, no caso: engenharia, economia e estudos sócio-ambientais. Nesse sentido, o estado da arte destes estudos enseja compreensão de que a fragmentação destes trabalhos em diversas empresas alheias entre si, empobrece significativamente a qualidade dos resultados, estando a divisão do objeto ao arrepio da harmonia e a segurança dos resultados do procedimento licitatório, tornando sobremaneira oneroso o procedimento destinado à aquisição de tais serviços de forma individualizada, eis que seriam necessários diversos certames, múltiplos contratos, o que encareceria substancialmente os trâmites[17].

Dessa maneira, justifica-se o não parcelamento da solução apresentada.

9. REQUISITOS DA CONTRATAÇÃO

Sustentabilidade

Além dos critérios de sustentabilidade eventualmente inseridos na descrição do objeto, a CONTRATADA deverá atender os seguintes requisitos, que se baseiam na Lei no 14.133/2021, em especial ao art. 45, incisos I a VI:

Será de responsabilidade da CONTRATADA o fornecimento aos seus empregados de equipamentos de segurança que se fizerem necessários à execução dos serviços;

[17] Entendimento baseado no julgado na Representação 09/00486600 julgada pelo Tribunal de Contas de Santa Catarina que versa sobre o não parcelamento do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental. Relator: Conselheiro Julio Garcia. Data 19 fev 2010. Disponível em: https://consulta.tce.sc.gov.br/RelatoriosDecisao/Voto/3286242.HTM

Será necessário apresentação para a Comissão de Acompanhamento e Fiscalização (CAF) do contrato, em 30 dias corridos após a emissão da ordem de serviço, dos seguintes documentos relacionados ao efetivo de colaboradores da Pessoa Jurídica do executante vinculados ao objeto:

Programa de Gerenciamento de Riscos (PGR) - NR-01;

Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional (PCMSO) - NR-07;

Avaliação técnica, com ART, quanto à constituição ou não do Serviços Especializados em Engenharia de Segurança e em Medicina do Trabalho (SESMT) - NR-04;

Comissão Interna de Prevenção de Acidentes (CIPA) - NR-05, nos casos previstos em lei.

A comunicação e encaminhamentos de demandas, bem como todos os relatórios e artefatos produzidos deverão ser realizados, preferencialmente, sob a forma eletrônica, evitando-se a impressão de papel;

A CONTRATADA deverá atender as Normas Brasileiras NBR publicadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas sobre resíduos sólidos;

Subcontratação

Em reunião realizada pelo Grupo de Trabalho Multidisciplinar instituída pela Resolução n° 022/2024 do CIM-Amunesc, foi debatida a necessidade necessidade de permitir a subcontratação de até 30% (trinta por cento), ante a especificidade do objeto licitado e considerando que a realização de estudos podem onerar demasiadamente o licitante vencedor do certame[18].

Garantia da contratação

Não haverá exigência da garantia da contratação dos artigos 96 e seguintes da Lei nº 14.133, de 2021, ressalvada a hipótese constante no art. 59, §5° da Lei da mesma lei.

[18] Ata n° 004/2024 do Grupo de Trabalho Multidisciplinar.

10. JUSTIFICATIVA DAS EXIGÊNCIAS TÉCNICAS (Acórdão 330/2021 do Tribunal de Contas da União)

Como exigência técnico-operacionais, serão requeridas a apresentação dos seguintes documentos:

10.1 - Comprovação de certificado junto ao conselho de classe (CAU e/ou CREA).

Justificativa: A presente exigência decorre do art. 67, inc. V da Lei 14.133/2021

10.2 - Declaração de conhecimento das informações de todas as informações e das condições estipuladas para a prestação dos serviços

Justificativa: A presente exigência decorre do art. 67, inc. VI da Lei 14.133/2021

10.3 - Habilitação técnico-operacional: Atestado(s) de Capacidade Técnica, fornecido(s) por pessoa jurídica de direito público ou privado, comprovando a realização cumulativamente de: 02 (dois) Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) para implantação de rodovias ou obras de arte especial tipo ponte; OU 01 (um) Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) para implantação de rodovias ou obras de arte especial tipo ponte E 1 (um) Estudo de Impacto Ambiental (EIA) para implantação de empreendimentos de médio ou grande porte, conforme Resolução CONSEMA SC N° 250/2024; Deverá comprovar também a realização de uma das seguintes atividades: 1 (um) Plano de mobilidade urbana; OU 1 (um) Estudo de viabilidade técnica de implantação de rodovias; OU 1 (um) Plano de orientação de tráfego; OU 1 (um) Estudo para licenciamento ambiental para implantação de rodovias.

Justificativa: A presente exigência foi deliberada pelos integrantes do Grupo de Trabalho Multidisciplinar instituído com o fim de construir o Termo de Referência para o presente processo licitatório.

Foi identificados pelos técnicos[19] a necessidade de exigir a expertise da empresa na realização das atividades acima descritas, visando um melhor resultado nos trabalhos a serem licitados.

10.4 - Não será aceito atestado de empreitada inacabada, executada parcialmente ou em andamento;

Justificativa: A presente exigência decorre da necessidade de que o licitante comprove, de forma plena, o cumprimento das obrigações relativas aos serviços que foram realizados e que ensejará o atestado. Empreitadas inacabadas, parcialmente executadas ou em execução podem ludibriar a confirmação técnica, tornando deficitária a análise objetiva dos requisitos de habilitação.

10.5 - Declaração de que tomou conhecimento de todas as informações e das condições estipuladas para a prestação dos serviços.

Justificativa: A presente exigência decorre do art. 67, inc. VI da Lei 14.133/2021

10.6 - Habilitação técnico-profissional: Comprovação de o licitante possui em seu quadro mínimo, ou na data prevista da entrega da proposta, os seguintes profissionais de nível superior reconhecidos pela entidade competente:

Profissional com especialidade em sistemas Hidroviários
Profissional com especialidade em Engenharia de Tráfego
Profissional com com formação ou especialidade em urbanismo ou mobilidade
Profissional com formação ou especialidade em Engenharia Ambiental
Profissional com formação ou especialidade Florestal

[19] Ata n° 004/2024 do Grupo de Trabalho Multidisciplinar

Profissional com formação ou especialidade em Oceanografia
Profissional com formação ou especialidade em Biologia
Profissional com formação ou especialidade ciências sociais ou antropologias
Profissional com formação ou especialidade em geologia

Justificativa: A presente exigência foi deliberada pelos integrantes do Grupo de Trabalho Multidisciplinar instituído com o fim de construir o Termo de Referência para o presente processo licitatório.

Foi deliberado pelos técnicos[20] que a equipe apresentada acima será necessária para a boa execução dos serviços a serem licitados, sendo comprovada a formação dos profissionais mediante diploma de graduação e, caso necessário, certificado de Pós-Graduação *lato sensu* ou Diploma de Pós-Graduação *stricto sensu* a título de especialização.

Ademais, os profissionais deverão comprovar participação nas mesmas atividades descritas na habilitação técnico-operacional, seja mediante CAT com registro atestado, seja mediante declaração em que conste os serviços executados validados pelos tomadores do serviço.

10.7 - Os profissionais indicados pelo licitante na forma dos subitens anteriores deverão participar do serviço objeto da licitação, admitindo-se, excepcionalmente, a substituição por profissionais de experiência equivalente ou superior, desde que aprovada pela Fiscalização do contratante.

Justificativa: A presente exigência decorre do art. 67, §6° da Lei 14.133/2021

11. DEMONSTRATIVO DOS RESULTADOS PRETENDIDOS

[20] Ata n° 004/2024 do Grupo de Trabalho Multidisciplinar

Conforme fundamentado no Ofício n° 007/2024-Amunesc, assinado em conjunto pelos Municípios de Araquari, Balneário Barra do Sul, Garuva, Itapoá, Joinville e São Francisco do Sul, a contratação de pessoa jurídica especializada para a elaboração de Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental para futura construção da Ponte sobre a Baía Babitonga, interligando a Vigorelli (Joinville) e o Distrito do Saí (São Francisco do Sul), auxiliará os gestores municipais na tomada de decisões estratégicas que versam sobre a viabilidade ou não da instalação de uma futura ponte entre os Municípios

12. PROVIDÊNCIAS A SEREM ADOTADAS PELA ADMINISTRAÇÃO PREVIAMENTE À CELEBRAÇÃO DO CONTRATO

A contratação do objeto licitado será realizada pelo Consórcio, o qual fará a gestão contratual, bem como o recebimento provisório e definitivo do objeto contratado através de Comissão de Acompanhamento e Fiscalização (CAF) devidamente instituída, composta por técnicos representantes dos Municípios de: Garuva, Itapoá, Joinville e São Francisco do Sul.

13. CONTRATAÇÕES CORRELATAS E/OU INTERDEPENDENTES

Não há contratações correlatas e/ou interdependentes.

14. IMPACTOS AMBIENTAIS

Não se vislumbra impacto ambiental para a contratação, uma vez que o objeto da licitação se limita à realização de estudo de viabilidade, não efetuando qualquer intervenção antrópica que tenha condão de causar impactos ambientais.

Contudo, destaca-se que em momento oportuno após a concatenação dos dados e a tomada de decisão dos gestores, serão adotadas as providências ambientais necessárias para o empreendimento pretendido, visando assegurar que a execução seja ambientalmente adequada e alinhada com a legislação vigente.

15. ANÁLISE DE RISCOS DA LICITAÇÃO (Art. 18, inc. X, da Lei 14.133/2021)

Demanda: Contratação de instituição para a realização de Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental, para a construção de uma ponte entre Joinville e São Francisco do Sul.

Evento(s) de Risco: O processo pode apresentar sobrepreço ou preço inexequível.

Causa(s) do Risco: Falta de interesse do fornecedor, valor referencial defasado ou superestimado, proposta comercial superior ao valor de mercado.

Consequência(s) do Risco: Tornar onerosa a contratação.

Probabilidade, Impacto e Nível do Risco:

a) Probabilidade: denota a chance de o evento de risco ocorrer, devendo-se considerar os seguintes critérios e a seguinte pontuação para cada item:

Peso 5: Baixa - o evento pode ocorrer em algum momento.

Peso 10: Média - o evento deve ocorrer em algum momento.

Peso 15: Alta - o evento é esperado na maioria das circunstâncias.

b) Impacto: representa o efeito da consequência, determinado o nível de impacto, expresso quantitativamente, considerando os seguintes itens:

Peso 5: Muito baixo - o impacto é mínimo no êxito da licitação;

Peso 10: Médio - geram danos que comprometem parcialmente o processo licitatório, atrasando-o ou interferindo em sua qualidade.

Peso 15: Alto - geram danos que comprometem a essência do processo licitatório, impedindo-o de seguir seu curso.

c) Nível de risco: determina o grau de exposição da organização ao respectivo evento de risco, conforme matriz de riscos abaixo:

TABELA DE DEMONSTRAÇÃO DE RISCO					
	15	Alto			

Impacto	**10**	Médio	**X**		
	5	Baixo			
			Baixo	Médio	Alto
			5	**10**	**15**
				Probabilidade	

Verde (de 25 a 50)	Nível de risco Baixo
Amarelo (75 a 100)	Nível de risco Médio
Vermelho (150 a 225)	Nível de risco Alto

No presente caso, após realizada a análise de risco e, aplicando-se a fórmula *Probabilidade X Impacto*, chegou-se ao seguinte resultado:

Consequência(s) do Risco	Probabilidade	Impacto	Nível do Risco
Tornar onerosa a contratação.	Baixa (5)	Médio (10)	Baixo (50)

Ações Preventivas e Ações de Contingência:

Ações Preventivas	Alocado para	Ações de Contingência	Alocado para

Construção de um termo de referência coeso, em observância às deliberações realizadas pela equipe técnica integrante do Grupo de Trabalho Multidisciplinar (Resolução n° 022/2024), com objeto bem delimitado, bem como a elaboração de pesquisa de preços adequada em consonância com o preço de mercado	Membro da equipe de Planejamento indicado no item 10 do DFD	Adequação do Termo de Referência e nova Pesquisa de Preço	Membros da equipe de Planejamento indicado no item 10 do DFD

16. CONCLUSÃO - DECLARAÇÃO DE VIABILIDADE (OU NÃO) DA CONTRATAÇÃO

Com base nas informações levantadas durante este estudo, vislumbra-se que a contratação de pessoa jurídica especializada para a realização de Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental para futura construção da Ponte sobre a Baía Babitonga, interligando a Vigorelli (Joinville) e o Distrito do Saí (São Francisco do Sul), é viável, bem como possui o condão de auxiliar os gestores municipais na tomada de decisões estratégicas que versam sobre a viabilidade ou não da instalação de uma futura ponte entre os Municípios.

Joinville, 24 de outubro de 2024.

EDNA VIEIRA
Gestora de Serviços

ROGÉRIO FERRARI MAISTRO
Engenheiro Civil
CREA/SC 103401-3

RICARDO RIBEIRO HAPONIUK
Oceanógrafo


e-Ciga
Ciga
Assinado digitalmente por:
EDNA VIEIRA
•••.655.159-••
Data: 24/10/2024 11:38
e-Ciga
Ciga
Assinado digitalmente por:
RICARDO RIBEIRO HAPONIUK
•••.087.879-••
Data: 24/10/2024 15:27