ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR

INTRODUÇÃO

O presente Estudo Técnico Preliminar (ETP) tem por finalidade demonstrar a necessidade, viabilidade técnica, adequação orçamentária e justificativa econômica da contratação de empresa especializada para a execução de pavimentação asfáltica e obras complementares de drenagem pluvial no Trecho 1 – Lajeado Mirim – Luciano – Goretti, integrante do Programa Estrada Boa, no Município de Peritiba/SC. O investimento visa garantir acessibilidade, trafegabilidade e segurança viária, assegurando a integração da malha municipal e a eficiência logística no escoamento da produção agrícola e agroindustrial. O projeto contempla 8.263,88 metros de novo pavimento asfáltico, seguindo normas técnicas do DNIT, ABNT e IBRAOP, com parâmetros dimensionais compatíveis com VMD até 200 veículos/dia e velocidade de projeto de até 40 km/h. Este ETP adota como referência a Lei Federal nº 14.133/2021, os parâmetros do SINAPI/SICRO e as diretrizes da Política Nacional de Resíduos Sólidos (Lei nº 12.305/2010), garantindo a observância dos princípios de planejamento, eficiência, legalidade, economicidade e sustentabilidade. Devem ser seguidas as demais normativas correlatas à gestão pública municipal.

1. DESCRIÇÃO DA NECESSIDADE

O Município de Peritiba/SC necessita contratar empresa especializada para executar pavimentação asfáltica e obras de drenagem pluvial no Trecho 1 – Lajeado Mirim – Luciano – Goretti, atendendo demanda registrada pela Secretaria de Serviços Municipais e formalizada no DFD. O trecho apresenta condições insuficientes para garantir trafegabilidade segura, devido à existência de segmentos ainda em revestimento primário, pontos críticos de drenagem superficial e profunda, processos erosivos e degradação prematura do leito. Tais problemas comprometem a segurança dos usuários, elevam os custos de manutenção e dificultam o escoamento da produção agrícola e agroindustrial. A obra consiste em estruturar o corredor viário por meio da execução de terraplanagem, reforço e regularização do subleito, implantação de base e sub-base granulares, execução de pavimento CBUQ e dispositivos de drenagem, garantindo funcionalidade, durabilidade, conforto e segurança operacional. A intervenção também visa integrar as comunidades de Lajeado Mirim, Barra do Luciano e Maria Goretti à malha viária municipal, fortalecer o desenvolvimento produtivo local e assegurar continuidade às políticas públicas de melhoria da infraestrutura urbana e rural. Esta ação refere-se ao **Processo SIE 43880/2025**, formalizado pela **PORTARIA CONJUNTA SGG/SEF/SIE Nº 03/2026** de **13 de fevereiro de 2026**. O projeto está inserido no âmbito do **Programa Estrada Boa Rural** e viabiliza o repasse de recursos pelo Estado de Santa Catarina, mediante a aplicação de contrapartida municipal, visando a execução das obras de infraestrutura viária planejadas para as comunidades rurais do município de Peritiba.

2. PREVISÃO NO PLANO DE CONTRATAÇÕES ANUAL

Considerando a ausência, no momento, de um Plano Anual de Contratações, a presente licitação será conduzida de acordo com as necessidades e a disponibilidade orçamentária do Município de Peritiba, onde será conduzido em conformidade com as regulamentações e leis de aquisições públicas em vigor.

3. REQUISITOS DA CONTRATAÇÃO

Atender às exigências do art. 14 da Lei n. 14.133/2021. São requisitos da presente contração os que seguem:

Habilitação Jurídica - visando demonstrar a capacidade de o licitante exercer direitos e assumir obrigações, exige-se a seguinte documentação:

a) Registro empresarial na Junta Comercial, no caso de empresário individual ou Empresa Individual de Responsabilidade Limitada;

b) Ato constitutivo, estatuto ou contrato social atualizado e registrado na Junta Comercial, em se tratando de sociedade empresária ou cooperativa, devendo o estatuto, no caso das cooperativas, estar adequado, na forma prevista nos artigos 27 e 28 da Lei Federal n. 12.690, de 19 de julho de 2012;

c) Documentos de eleição ou designação dos atuais administradores, tratando-se de sociedades empresárias ou cooperativas;

d) Ato constitutivo atualizado e registrado no Registro Civil de Pessoas Jurídicas tratando-se de sociedade não empresária, acompanhado de prova da diretoria em exercício;

e) Decreto de autorização, tratando-se de sociedade empresária estrangeira em funcionamento no País, e ato de registro ou autorização para funcionamento expedido pelo órgão competente, quando a atividade assim o exigir;

f) No caso de proponentes serem Microempresa (ME) ou Empresa de Pequeno Porte (EPP):

g.1) Declaração que não tenham celebrado contratos com a Administração Pública cujos valores somados extrapolem a receita bruta máxima admitida para fins de enquadramento como microempresas e empresa de pequeno porte;

g.2) Certidão de enquadramento no Estatuto Nacional da Microempresa e Empresa de Pequeno Porte fornecida pela Junta Comercial da sede do licitante, vigente na data de abertura da licitação;

g.3) O enquadramento também poder se comprovado com a apresentação do Cartão CNPJ, emitido nos últimos 90 (noventa) dias, que contenha a indicação de seu porte (ME/ EPP);

g.4) As sociedades simples que não registram seus atos na Junta Comercial, deverão apresentar Certidão de Registro Civil de Pessoas Jurídicas, atestando seu enquadramento nas hipóteses do artigo 3° da Lei Complementar n. 123, de 14 de dezembro de 2006.

Habilitação Fiscal, Social e Trabalhista – será aferida mediante a verificação dos seguintes documentos:

a) Prova de inscrição no Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica – CNPJ;

b) Certidão de regularidade de débitos relativos a tributos federais e à dívida ativa da União, inclusive as contribuições sociais;

c) Certidão de regularidade de débitos referentes a tributos estaduais relacionados com o objeto licitado, expedida por meio de unidade administrativa competente da sede ou domicílio da licitante;

d) Certidão de Regularidade em relação à Fazenda Pública Municipal;

e) Certificado de Regularidade de Situação para com o Fundo de Garantia de Tempo de Serviço (FGTS);

f) Prova de inexistência de débitos inadimplentes perante a Justiça do Trabalho, mediante a apresentação de Certidão Negativa (ou Positiva com Efeitos de Negativa) de Débitos Trabalhistas (CNDT), instituída pela Lei Federal n. 12.440, de 7 de julho de 2011.

Serão aceitas como prova de regularidade, certidões positivas com efeito de negativas. A comprovação de regularidade fiscal e trabalhista das microempresas

e das empresas de pequeno porte somente será exigida para efeito de contratação, e não como condição para participação na licitação.

As microempresas e empresas de pequeno porte deverão apresentar toda a documentação, mesmo que os documentos relativos à regularidade fiscal e trabalhista, apresentem alguma restrição. No momento em que o proponente microempresa ou empresa de pequeno porte que apresente restrição deverá ser comprovada, com o encaminhamento de documento hábil no prazo de 5 (cinco) dias úteis, cujo termo inicial corresponderá, prorrogáveis por igual período, a critério da Administração Pública, para a regularização da documentação, pagamento ou parcelamento do débito, e emissão de eventuais certidões negativas ou positivas com efeito de certidão negativa. A não regularização da documentação, no prazo estabelecido, implicará na decadência do direito da microempresa ou empresa de pequeno porte à contratação, sem prejuízo das sanções administrativas cabíveis por descumprimento de obrigações contratuais previstas neste edital e na legislação vigente aplicável à matéria. A verificação posterior de que, nos termos da lei, o declarante não se enquadra como microempresa ou empresa de pequeno porte, caracterizará crime de fraude à licitação, sujeitando-se as sanções previstas na Lei Federal n. 14.133, de 1º de abril de 2021.

Habilitação Econômico-financeira – visando demonstrar aptidão econômica para cumprir as obrigações decorrentes do futuro contrato, exige-se a apresentação da seguinte documentação:

a) Certidão negativa de pedido de falência ou concordata, expedida pelo distribuidor da sede da pessoa jurídica em data não superior a 60 (sessenta) dias da data da abertura do certame, se outro prazo não constar do documento.

a.1) Se a licitante não for sujeita ao regime falimentar, a certidão mencionada deverá ser substituída por certidão negativa de ações de insolvência civil, ou documento equivalente.

b) Fica dispensada, no presente certame, a exigência de demonstrações contábeis detalhadas (como balanço patrimonial e demonstração de resultado do exercício), nos termos do art. 69, inciso III, da Lei nº 14.133/2021, tendo em vista que a contratação possui objeto definido, com execução indireta por empreitada por preço unitário, conforme cronograma físico-financeiro previamente estabelecido, com prazos certos de execução e recebimento, e sem previsão de alterações substanciais durante sua vigência, salvo hipóteses legais devidamente justificadas.

Outros Documentos:

a) Declaração de que não emprega menor de 18 (dezoito) anos em trabalho noturno, perigoso ou insalubre e não emprega menor de 16 (dezesseis) anos, salvo na condição de aprendiz, a partir de 14 (quatorze) anos, sob as penas da Lei, conforme o disposto no art. 7º, XXXIII, da Constituição Federal e o art. 68, VI, da Lei Federal n. 14.133, de 1º de abril de 2021;

b) Declaração de inexistência de fato superveniente impeditivo de sua habilitação, inclusive condenação judicial na proibição de contratar com o Poder Público ou receber benefícios ou incentivos fiscais ou creditícios, transitada em julgada ou não desafiada por recurso com efeito suspensivo, por ato de improbidade administrativa;

c) Declaração de que a licitante não possui sanção vigente de impedimento de licitar e contratar no âmbito da Administração Pública Direta e indireta do Município de Peritiba (art. 156, III, da Lei Federal n. 14.133, de 1º de abril de 2021)

d) Declaração de que a licitante não possui sanção vigente de declaração de inidoneidade no âmbito de quaisquer entes federativos (art. 156, IV, da Lei Federal n. 14.133, de 1º de abril de 2021);

e) Relatório de consulta negativa (contendo Razão Social e CNPJ) junto ao Cadastro Nacional das Empresas Inidôneas e Suspensas – CEIS e ao Cadastro Nacional de Empresas Punidas - CNEP, através do endereço eletrônico http://www.portaltransparencia.gov.br/sancoes/consulta, emitido nos últimos 10 (dez) dias. Ainda, o licitante vencedor deverá assumir a responsabilidade por todas as providências e obrigações estabelecidas na legislação específica sobre a qualidade e especificação dos serviços prestados.

Também deverá fornecer diretamente o objeto, não podendo transferir a responsabilidade pelo objeto demandado para nenhuma outra empresa ou instituição de qualquer natureza. Além disso, o Fornecedor deve cumprir todas as obrigações constantes no Edital, seus anexos e sua proposta, assumindo como exclusivamente seus os riscos e as despesas decorrentes da boa e perfeita execução do objeto, sendo:

✓ Prestar os serviços de acordo tal qual indicado nos locais fornecidos pelo Município de Peritiba, sem custos adicionais.

✓ Atender e manter as condições de habilitação.

✓ Na execução do objeto, os empregados da proponente vencedora deverão dispor de uniforme, identificação e equipamentos de proteção individual.

✓ Responsabilizar-se exclusivamente pela qualidade dos serviços prestados, bem como, o ressarcimento por qualquer dano proveniente direta ou indiretamente da má qualidade.

✓ Responsabilizar-se por danos materiais, físicos e/ou ambientais, causados por seus empregados, diretamente ao Município de Peritiba ou a terceiros, decorrentes de sua culpa ou dolo.

✓ Responsabilizar-se pelos ônus resultantes de quaisquer ações, demandas, custos e despesas decorrentes de danos, ocorridos por culpa sua ou de qualquer de seus empregados e prepostos, obrigando-se por quaisquer responsabilidades decorrentes de ações judiciais movidas por terceiros, que venham a ser exigidas por força de lei, ligadas ao cumprimento da ata.

✓ Responsabilizar-se por eventuais danos decorrentes de acidentes de veículos quando do deslocamento para realização dos serviços contratados, sejam eles pessoais, materiais ou morais, inclusive de terceiros, além de notificações por infrações ao Código de Trânsito Brasileiro.

✓ Na execução do objeto o fornecedor deverá fornecer e disponibilizar, em tempo integral, todos os EPIs e EPC's, em conformidade com a legislação vigente, de forma a atender toda a equipe, orientando-a sobre seu correto e indispensável uso.

Subcontratação e consórcios:

A subcontratação a terceiro de partes da obra será permitida nos termos do art. 122, da Lei 14133/2021, sendo vedada a transferência total a terceiros.

A contratada deverá executar diretamente o objeto contratual, sendo vedada a sua transferência total a terceiros. No entanto, será permitida a **subcontratação parcial**, limitada a até **50% (cinquenta por cento)** do valor total contratado, desde que previamente autorizada pela Administração, mediante solicitação formal com a devida justificativa técnica e comprovação de que a empresa subcontratada atende integralmente aos requisitos de habilitação e qualificação exigidos no edital.

A subcontratação não autorizada é motivo para a extinção do contrato pela Administração, por descumprimento de cláusula contratual, conforme prevê o art. 137, inciso I, da Lei 14.133/2021, sem prejuízo das penalidades cabíveis.

A contratada permanecerá **integralmente responsável pela execução, qualidade, prazos e obrigações legais e contratuais**, inclusive pelas atividades

executadas por empresas subcontratadas, respondendo por eventuais falhas, omissões ou danos decorrentes da subcontratação.
Em qualquer hipótese de subcontratação, permanece a responsabilidade integral da Contratada pela perfeita execução contratual, cabendo-lhe realizar a supervisão e coordenação das atividades da subcontratada, bem como responder perante a Contratante pelo rigoroso cumprimento das obrigações contratuais ao objeto da subcontratação. A empresa contratada responsabiliza-se pela padronização, compatibilidade, gerenciamento centralizado e qualidade da subcontratação.
É vedada a participação de consórcios, tendo em vista que o objeto licitado possui natureza comum no mercado. A admissão de consórcios poderia restringir a competitividade e contrariar o princípio da ampla concorrência que deve reger o certame.

4. ESTIMATIVAS DAS QUANTIDADES PARA A CONTRATAÇÃO, ACOMPANHADAS DAS MEMÓRIAS DE CÁLCULO E DOS DOCUMENTOS QUE LHES DÃO SUPORTE, QUE CONSIDEREM INTERDEPENDÊNCIAS COM OUTRAS CONTRATAÇÕES, DE MODO A POSSIBILITAR ECONOMIA DE ESCALA

As estimativas que fundamentam esta contratação têm origem na Planilha Orçamentária (PO) elaborada para o Trecho 1 – Lajeado Mirim – Luciano – Goretti e nos levantamentos técnicos constantes do projeto de engenharia e do DFD. A extensão total prevista é de aproximadamente 8.263,88 metros, contemplando serviços de terraplanagem, base, sub-base, pavimentação asfáltica, drenagem pluvial e sinalização viária. Os quantitativos foram definidos a partir de levantamentos topográficos georreferenciados, seções transversais, perfis longitudinais e memoriais descritivos, observando critérios técnicos do DNIT e parâmetros de composição de custos desenvolvidos com base no SINAPI, SICRO, ANP e cotações de mercado regionais. A memória de cálculo está integralmente vinculada às composições analíticas da PO, que utilizam custos de insumos atualizados e parâmetros técnicos de produtividade, incidindo BDI compatível com as diretrizes do TCU e com a legislação vigente. O valor global estimado da contratação é de R$ 5.459.374,22 (Cinco milhões, quatrocentos e cinquenta e nove mil, trezentos e setenta e quatro reais e vinte e dois centavos), obtido mediante consolidação dos itens da planilha, incluindo serviços de corte, aterro, compactação, regularização de subleito, construção de base e sub-base, execução de CBUQ, drenagem superficial e profunda, sinalização horizontal e vertical, drenagem em tubos de concreto e execução de galerias pré-moldadas. A totalidade das quantidades e custos foi dimensionada para assegurar adequação técnica, segurança e durabilidade, evitando retrabalhos e garantindo a economicidade, os **itens da Meta 2 (materiais de base, sub-base e drenagem)** serão **fornecidos e disponibilizados próximo ao local da obra, pelo Município de Peritiba**, ficando a contratada responsável pela execução, o que representa **otimização orçamentária e economia de escala**.
As quantidades e serviços abrangem:

- Terraplanagem (corte, aterro e compactação do subleito);
- Execução de base e sub-base granular;
- Aplicação de CBUQ faixa C-12,5;
- Drenagem pluvial (tubos de concreto, drenos e sarjetas);
- Sinalização horizontal e vertical;
- Dispositivos de segurança e defesa metálica.

O orçamento foi construído de forma analítica, observando rigorosamente as boas práticas de orçamentação pública e os parâmetros definidos nos **sistemas oficiais**

de referência de custos — SINAPI (Sistema Nacional de Pesquisa de Custos e Índices da Construção Civil) e **SICRO (Sistema de Custos Rodoviários)** — ambos reconhecidos como bases oficiais pelo Governo Federal, nos termos do art. 23, §2º, inciso I da **Lei nº 14.133/2021**.

As composições unitárias e os preços de insumos foram extraídos das tabelas atualizadas de setembro de 2025, compatibilizados com a realidade regional, e acrescidos do **Benefício e Despesas Indiretas (BDI)**, o qual contempla encargos sociais, tributos, custos administrativos, mobilização e desmobilização, bem como a remuneração adequada da contratada, conforme preconiza o Acórdão nº 2622/2013 do Tribunal de Contas da União (TCU).

O dimensionamento das quantidades decorreu da análise do projeto executivo e das medições de campo, considerando o levantamento topográfico das vias e os limites físicos das áreas de intervenção. As vias incluídas nesta etapa correspondem às áreas ainda não contempladas por pavimento asfáltico e compreendem a implantação completa de pavimentação asfáltica e de dispositivos de drenagem pluvial, assegurando continuidade e homogeneidade na infraestrutura do loteamento.

conforme tabela abaixo:

Item	Quant	Und	Descrição	R$ Total
1	1	Und	**Pavimentação asfáltica em trecho de estradas vicinais nas comunidades de Lajeado Mirim, Barra do Luciano e Maria Goretti.**	**5.459.374,22**

O valor global estimado da contratação é, portanto, de **R$ 5.459.374,22** (**Cinco milhões, quatrocentos e cinquenta e nove mil, trezentos e setenta e quatro reais e vinte e dois centavos**).

Essa prática está amparada nos princípios da **economicidade, eficiência e vantajosidade** previstos nos arts. 5º, 11 e 23, §2º, inciso I, da Lei Federal nº 14.133/2021, bem como nas boas práticas de planejamento orçamentário adotadas por órgãos de controle, a exemplo do Tribunal de Contas da União (Acórdão nº 2622/2013 – Plenário).

Este montante abrange a totalidade dos serviços necessários à execução do Trecho 1 do Programa Estrada Boa, contemplando todas as etapas construtivas previstas no projeto de pavimentação e drenagem, conforme especificações técnicas constantes do Projeto de Pavimentação e Drenagem (PPI – Volume 1) e das quantidades e descrições de serviços do PPV – Volume 2. A abrangência dos serviços inclui:

- **Serviços preliminares**, envolvendo mobilização e desmobilização de equipes e equipamentos, limpeza da área de intervenção, destoca, regularização superficial, instalação e manutenção de sinalização provisória e demais ações preparatórias definidas no projeto;
- **Terraplanagem**, com execução de cortes, aterros, escavações, compactação e conformação do subleito, atendendo aos parâmetros de energia de compactação, densidade e teor ótimo de umidade indicados nos ensaios de caracterização e nas diretrizes normativas do DNIT, garantindo estabilidade, homogeneidade e suporte adequado às camadas subsequentes;
- **Execução das camadas granulares**, compreendendo sub-base e base de brita graduada, com espessuras e granulometrias estabelecidas no projeto,

adequadas às solicitações de carga do tráfego previsto e aos critérios de desempenho definidos nas normas técnicas aplicáveis, assegurando capacidade estrutural e longevidade ao pavimento;

- **Aplicação das imprimações e pinturas de ligação**, utilizando emulsões asfálticas apropriadas para tratamento do suporte e aderência entre as camadas, em conformidade com as diretrizes do DNIT e critérios de temperatura, viscosidade e taxa de aplicação definidos no controle tecnológico;
- **Revestimento asfáltico em CBUQ**, com espessura e composição determinadas pelo projeto, garantindo resistência mecânica, proteção contra intempéries, conforto de rolamento e desempenho frente ao tráfego leve e pesado característico do trecho rural atendido;
- **Execução de dispositivos de drenagem pluvial**, incluindo implantação de sarjetas, valetas, drenos longitudinais e transversais, caixas coletoras, bocas de lobo e tubulações em concreto armado de diferentes diâmetros, dimensionados para garantir o correto escoamento das águas, prevenir erosões e assegurar estabilidade do corpo estradal, conforme cálculos hidráulicos e critérios do projeto;
- **Construção de obras complementares**, como recomposição de acessos, travessias pluviais, quando previstas, observando os métodos construtivos estabelecidos e as normas de segurança aplicáveis;
- **Execução de sinalização viária horizontal e vertical**, atendendo integralmente ao Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito e às definições geométricas e operacionais estabelecidas para o trecho, promovendo segurança e orientação adequadas aos usuários;
- **Limpeza final da obra, regularização das áreas afetadas e entrega do trecho pavimentado para uso público**, conforme os padrões exigidos pelo Município de Peritiba.

A metodologia de orçamentação utilizada baseou-se exclusivamente em parâmetros oficiais, composições de custos reconhecidas e especificações constantes no PPV, assegurando consistência técnica, rastreabilidade e transparência na formação dos valores estimados. O valor obtido reflete condições reais de mercado, garantindo base adequada para julgamento de propostas no processo licitatório e favorecendo a seleção da opção mais vantajosa para a Administração Pública.

Assim, a estimativa orçamentária do Trecho 1 do Programa Estrada Boa representa planejamento técnico-financeiro preciso, fundamentado em critérios normativos e em especificações de engenharia consolidadas, assegurando economicidade, viabilidade técnica e execução eficiente de toda a infraestrutura viária projetada.

5. LEVANTAMENTO DE MERCADO QUE CONSISTE NA ANÁLISE DAS ALTERNATIVAS POSSÍVEIS, E JUSTIFICATIVA TÉCNICA E ECONÔMICA DA ESCOLHA DO TIPO DE SOLUÇÃO A CONTRATAR

Em observância ao disposto no art. 18, inciso III, da Lei Federal nº 14.133/2021, foi realizado levantamento de mercado com o objetivo de identificar alternativas tecnicamente viáveis e economicamente adequadas para a execução dos serviços de pavimentação asfáltica e das obras de drenagem pluvial do Trecho 1 – Lajeado Mirim – Luciano – Goretti, integrante do Programa Estrada Boa.

A pesquisa de preços e soluções técnicas fundamentou-se em bases oficiais de custos públicos, notadamente SINAPI/CAIXA e SICRO/DNIT, além de consultas a fornecedores regionais e análise de obras similares já executadas no município. O estudo contemplou a comparação entre diferentes tecnologias de revestimento,

incluindo opções de pavimento asfáltico e alternativas cimentícias, considerando-se fatores como durabilidade, custo de implantação, necessidade de manutenção, desempenho estrutural frente ao tráfego previsto e compatibilidade com as características geotécnicas e hidráulicas do trecho.

As condições de solo e declividade do alinhamento, conforme levantamentos constantes no PPI – Volume 1, demandam solução de pavimentação flexível com base e sub-base granulares e revestimento em CBUQ, devido à sua capacidade de acomodação às variações do subleito, facilidade de manutenção e desempenho comprovado em vias rurais de circulação mista. No âmbito da drenagem pluvial, a comparação entre alternativas em PEAD, sistemas drenantes e tubulações em concreto armado evidenciou que os tubos de concreto apresentam maior resistência mecânica, vida útil ampliada e melhor desempenho para volumes de vazão compatíveis com as bacias de contribuição locais. A análise integrada dos fatores técnicos, econômicos e operacionais demonstrou que a solução adotada no projeto — pavimentação asfáltica com CBUQ sobre base e sub-base granulares, associada a sistemas de drenagem em concreto armado e dispositivos complementares — representa a alternativa de melhor relação custo-benefício, garantindo durabilidade, segurança viária, eficiência hidráulica e economicidade para a Administração Pública. Adicionalmente, destaca-se que o pavimento asfáltico possui a vantagem operacional de poder ser liberado ao tráfego poucos minutos após a compactação final, reduzindo impactos na circulação e evitando interrupções prolongadas ao longo do trajeto. Alternativas como o asfalto borracha, embora tecnicamente eficazes, possuem custo significativamente superior e demandam logística específica de produção. Já o pavimento rígido em concreto apresenta processo construtivo mais demorado e exige período de cura que impede a liberação imediata do tráfego, o que seria inviável em diversos segmentos do percurso, especialmente em trechos que constituem rota de circulação contínua de moradores, transporte escolar e escoamento agrícola.

As três soluções tecnológicas avaliadas foram: asfalto-borracha, asfalto convencional em CBUQ (Concreto Betuminoso Usinado a Quente) e pavimento rígido de concreto de cimento Portland.

a) Asfalto-borracha (ABR)

O asfalto-borracha é uma mistura betuminosa modificada com adição de borracha moída proveniente de pneus inservíveis, apresentando vantagens ambientais e de desempenho, como maior elasticidade, resistência à fadiga e menor suscetibilidade a deformações permanentes, além de vida útil superior em vias submetidas a tráfego pesado ou condições severas de carregamento. Trata-se de um material tecnologicamente avançado, com desempenho reconhecido em rodovias de grande fluxo.

Entretanto, os custos de produção, mobilização e aplicação do asfalto-borracha são **substancialmente mais elevados** em comparação ao CBUQ convencional. A mistura exige usinas especializadas, rigoroso controle de temperatura e equipamentos próprios para modificação do ligante, o que aumenta o custo direto do insumo e o custo operacional de execução. Além disso, municípios de pequeno porte, como Peritiba, enfrentam limitações logísticas: a distância até usinas aptas a produzir a mistura modificada aumenta o preço final do transporte e ainda reduz a janela útil de aplicação, uma vez que a sensibilidade térmica da mistura compromete a qualidade se houver atrasos. Esses fatores elevam o custo global da solução a patamares que ultrapassam, com folga, o orçamento típico de obras viárias locais, tornando a alternativa financeiramente impraticável.

Diante desse cenário, o uso do asfalto-borracha — embora tecnicamente vantajoso em rodovias de alto volume de tráfego — **não se revela economicamente justificável nem operacionalmente adequado** para o Trecho 1 do Programa Estrada Boa, que apresenta tráfego predominantemente leve a moderado, disperso ao longo do dia e sem demanda por soluções de alto desempenho estrutural. A adoção da mistura modificada resultaria em acréscimo expressivo de custos sem benefícios proporcionais, além de impor restrições operacionais que poderiam comprometer o cronograma e a eficiência da obra.

b) Asfalto CBUQ (Concreto Betuminoso Usinado a Quente) – Solução Adotada
Após análise técnica e econômica, definiu-se como solução mais adequada o revestimento asfáltico do tipo CBUQ, aplicado sobre base e sub-base granulares. O CBUQ é amplamente utilizado em obras viárias de padrão municipal e estadual por apresentar desempenho estrutural consistente, boa resistência à ação das intempéries e comportamento adequado frente ao tráfego leve e médio característico do Trecho 1 – Lajeado Mirim – Luciano – Goretti. Sua aplicação é compatível com as características geotécnicas da região e com os materiais especificados no projeto de engenharia.
O pavimento asfáltico em CBUQ oferece ainda vantagens operacionais relevantes, especialmente a capacidade de **ser liberado ao tráfego logo após a execução e compactação**, reduzindo interrupções na via e evitando transtornos à circulação de moradores, transporte escolar e escoamento agrícola. Essa característica é estratégica em trechos rurais com fluxo contínuo, nos quais soluções que exigem longos períodos de cura — como o pavimento rígido em concreto — seriam operacionalmente inviáveis.
Do ponto de vista econômico, o CBUQ se destaca por apresentar **melhor relação custo-benefício** em comparação a alternativas mais onerosas, como o asfalto-borracha. O custo de implantação do CBUQ é significativamente inferior, sua logística de produção é mais simples e amplamente disponível na região, e a manutenção ao longo do ciclo de vida é previsível e de baixo custo, assegurando economicidade e racionalidade na aplicação dos recursos públicos.
A escolha do CBUQ também está alinhada às **diretrizes técnicas recomendadas pelo próprio Programa Estrada Boa**, que adota o pavimento asfáltico convencional como solução padrão nas obras estaduais de melhoria e revitalização de estradas rurais, justamente por sua eficiência, rapidez de execução e equilíbrio entre desempenho e custo operacional.
Dessa forma, o CBUQ foi selecionado como a solução técnica mais eficiente, econômica e operacionalmente adequada ao contexto do Trecho 1. A escolha atende plenamente aos princípios da economicidade, eficiência, planejamento e vantajosidade previstos na Lei nº 14.133/2021, além de garantir compatibilidade técnica com outras intervenções em execução no município e assegurar uniformidade e desempenho ao longo de toda a extensão pavimentada.

c) Pavimento de Concreto de Cimento Portland (Pavimento Rígido)
O pavimento de concreto, embora apresente elevada durabilidade, alta resistência mecânica e reduzida necessidade de manutenção, possui custo inicial mais elevado e demanda tempo de execução superior, em razão das etapas de concretagem, acabamento, cura úmida e controle tecnológico rigoroso. Esse processo construtivo impõe restrições operacionais relevantes, especialmente por exigir **período prolongado de cura antes da liberação ao tráfego**, o que inviabiliza a circulação de veículos por vários dias.

No contexto do Trecho 1 – Lajeado Mirim – Luciano – Goretti, essa característica constitui o principal entrave à adoção do pavimento rígido como solução predominante, uma vez que **há segmentos da via que não podem permanecer interditados por longos períodos**, seja por servirem como rota de transporte escolar, acesso de moradores ou deslocamento de equipamentos agrícolas. Nesses pontos, a interrupção total da pista tornaria a obra operacionalmente inviável e impactaria significativamente a dinâmica da comunidade local.

Ainda assim, o pavimento de concreto permanece previsto como **solução técnica complementar**, aplicável apenas em situações excepcionais em que sejam identificadas limitações geométricas ou topográficas que comprometam a aderência, estabilidade superficial ou desempenho do revestimento asfáltico — por exemplo, trechos com declividades acentuadas, concentrações de escoamento superficial ou esforços tangenciais intensificados. Nessas hipóteses restritas, a adoção do pavimento rígido busca assegurar segurança estrutural, estabilidade operacional e conformidade com as normas técnicas do DNIT e da ABNT (NBR 7187 e NBR 9781), garantindo desempenho adequado mesmo sob condições de maior exigência mecânica e hidráulica.

Embora o investimento inicial seja mais elevado, a **aplicação pontual e justificada** do pavimento de concreto pode representar solução racional em trechos críticos, desde que utilizada de forma localizada e tecnicamente fundamentada, preservando o equilíbrio entre desempenho estrutural, segurança viária e custo global da obra.

Conclusão da análise comparativa

Solução	Vantagens	Desvantagens	Aplicabilidade
Asfalto-borracha (ABR)	Alta durabilidade; maior resistência à deformação; reaproveitamento ambiental de pneus.	Custo elevado; necessidade de usina especializada; complexidade logística.	Não recomendada inviável economicamente para o volume e porte da obra.
CBUQ (asfalto convencional)	Boa durabilidade; custo competitivo; execução rápida; compatibilidade com Etapa 1.	Requer manutenção periódica; vida útil inferior ao concreto.	Solução adotada – melhor custo-benefício técnico e econômico.
Pavimento de concreto	Alta durabilidade; resistência à fadiga; baixo custo de manutenção.	Custo inicial maior; execução mais lenta.	Alternativa/alternativa pontual – apenas em casos de inviabilidade técnica da solução asfáltica.

Diante das análises técnicas e econômicas realizadas, a Administração adota como solução predominante o revestimento asfáltico em CBUQ, considerando sua comprovada economicidade, elevada viabilidade técnica, execução ágil, compatibilidade com as intervenções já realizadas em etapas anteriores do Programa Estrada Boa e adequada resposta às condições operacionais do trecho.

A utilização de pavimento rígido em concreto permanece condicionada à identificação de segmentos específicos que apresentem limitações geométricas ou topográficas severas, devendo ser aplicada apenas de forma localizada e excepcional, quando tecnicamente imprescindível para garantir aderência, estabilidade e segurança operacional.

Essa definição assegura planejamento técnico responsável, racionalidade administrativa e eficiência na execução da infraestrutura viária, garantindo que o Município de Peritiba implemente o Trecho 1 com desempenho estrutural adequado, qualidade construtiva e equilíbrio econômico-financeiro.

6. DESCRIÇÃO DA SOLUÇÃO COMO UM TODO, INCLUSIVE DAS EXIGÊNCIAS RELACIONADAS À MANUTENÇÃO E À ASSISTÊNCIA TÉCNICA, QUANDO FOR O CASO

A solução projetada para o Trecho 1 do Programa Estrada Boa consiste na execução integral das obras de pavimentação asfáltica e de drenagem pluvial ao longo do corredor viário Lajeado Mirim – Luciano – Goretti, com o objetivo de garantir trafegabilidade contínua, segurança operacional e melhoria da infraestrutura rural do Município de Peritiba. O projeto contempla a implantação completa da estrutura de pavimento e dos dispositivos de escoamento superficial e profundo, conforme as diretrizes técnicas estabelecidas no PPI e no PPV.

A estrutura típica do pavimento a ser implantado é composta por:

- **Subleito devidamente regularizado e compactado**, com controle tecnológico de densidade, garantindo suporte adequado às camadas superiores;
- **Sub-base granular**, dimensionada de acordo com as solicitações estruturais do trecho e com espessuras compatíveis com a capacidade de suporte do solo local;
- **Base em brita graduada**, executada conforme especificações do projeto, garantindo resistência estrutural, estabilidade e uniformidade do pavimento;
- **Revestimento em CBUQ**, aplicado a quente, com espessura e composição determinadas nos estudos técnicos, proporcionando impermeabilidade, durabilidade e bom desempenho sob tráfego leve a moderado.

O sistema de drenagem pluvial previsto inclui **tubos de concreto de diferentes diâmetros, sarjetas, valetas, drenos longitudinais e transversais, caixas coletoras e bocas de lobo**, dimensionados para assegurar o correto escoamento das águas superficiais, prevenindo erosões, solapamentos e danos à estrutura do pavimento. Como complementos essenciais, o projeto contempla:

- **Sinalização viária horizontal e vertical**, conforme o Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito (CONTRAN), promovendo segurança ao usuário e uniformidade com outras vias municipais;

- **Serviços finais de limpeza, acabamento e recomposição das áreas afetadas**, assegurando que o trecho seja entregue em plenas condições de uso e integração com as áreas adjacentes.

A empresa contratada será responsável por fornecer todos os materiais (salvo os que são de responsabilidade do Município), mão de obra, equipamentos, transporte, controle tecnológico e medidas de segurança do trabalho, observando rigorosamente as normas do DNIT, da ABNT e as especificações do projeto executivo.

A solução adotada garante padronização técnica, integração com os trechos já executados, eficiência operacional e melhor aproveitamento dos recursos públicos, resultando em infraestrutura viária adequada, segura e compatível com as necessidades da comunidade atendida ao longo do Trajeto Estrada Boa.

7. JUSTIFICATIVA PARA PARCELAMENTO

Nos termos do art. 47 da Lei nº 14.133/2021, o princípio do parcelamento foi analisado e demonstrou-se técnica e economicamente vantajoso para esta contratação. Considerando a natureza dos objetos envolvidos, o Município de Peritiba optou pela realização de **dois certames distintos**:

(i) um destinado ao **fornecimento de materiais britados** (insumo padronizável, de ampla competitividade no mercado regional); e

(ii) outro destinado à **execução dos serviços de pavimentação, drenagem e obras complementares** previstos no Trecho 1 – Lajeado Mirim – Luciano – Goretti.

O fornecimento do material britado em processo específico não prejudica a execução da obra, pois se trata de insumo padronizado, adquirido com especificações previamente definidas no projeto, cujo suprimento pode ocorrer de forma centralizada e mais econômica, permitindo melhor aproveitamento de contratos já celebrados e obtenção de preços mais competitivos.

Por outro lado, a execução da pavimentação, terraplanagem, drenagem pluvial, sinalização e demais serviços correlatos exige contratação de empresa especializada, com capacidade técnica, equipamentos próprios e responsabilidade integral pelo controle tecnológico e pela conformidade com o projeto executivo. Dessa forma, a separação entre **aquisição de insumos** e **execução da obra** não compromete a continuidade ou a unidade técnica da intervenção.

O parcelamento adotado traz benefícios diretos à Administração, tais como:

• maior competitividade no certame destinado ao fornecimento de brita, insumo amplamente disponível no mercado local;

• possibilidade de obtenção de preços mais vantajosos, em conformidade com o princípio da economicidade;

• otimização logística e redução de custos indiretos na formação do preço global da obra;

• maior controle da qualidade dos insumos empregados, uma vez que sua aquisição se dará sob especificações técnicas previamente estabelecidas;

• preservação da unidade técnica da execução, que permanece sob responsabilidade única da empresa contratada para a obra.

Assim, o parcelamento parcial adotado encontra respaldo jurídico expresso e se mostra **plenamente justificado**, assegurando racionalidade administrativa, otimização dos recursos públicos e vantajosidade para o Município de Peritiba, sem prejuízo da continuidade, da funcionalidade e da integridade técnica do Trecho 1 do Programa Estrada Boa.

8. DEMONSTRATIVO DOS RESULTADOS PRETENDIDOS EM TERMOS DE ECONOMICIDADE E DE MELHOR APROVEITAMENTO DOS RECURSOS HUMANOS, MATERIAIS E FINANCEIROS DISPONÍVEIS

Com a execução do Trecho 1 do Programa Estrada Boa, o Município de Peritiba pretende alcançar resultados concretos em termos de mobilidade rural, segurança viária e melhoria das condições de circulação da população. Entre os principais objetivos destacam-se:

• **Garantir trafegabilidade contínua e segura** ao longo do trecho Lajeado Mirim – Luciano – Goretti, por meio da implantação completa da pavimentação asfáltica e do sistema de drenagem pluvial;

• **Melhorar as condições de deslocamento de moradores, veículos leves, transporte escolar e máquinas agrícolas**, reduzindo o tempo de viagem e ampliando a segurança nas rotas de acesso às comunidades atendidas;

• **Prevenir processos erosivos, lamaçais e alagamentos**, assegurando durabilidade às estruturas executadas e estabilidade ao corpo estradal;
• **Integrar o trecho pavimentado à malha viária municipal**, fortalecendo a conectividade entre as localidades rurais e facilitando o acesso aos serviços públicos essenciais;
• **Reduzir custos futuros de manutenção**, por meio do emprego de técnicas padronizadas e materiais de maior vida útil, diminuindo a necessidade de patrolamento, cascalhamento e intervenções emergenciais;
• **Apoiar o desenvolvimento econômico e social das comunidades rurais**, valorizando propriedades, melhorando o escoamento da produção agrícola e fortalecendo a infraestrutura logística;
• **Atender às políticas públicas de melhoria da infraestrutura rural**, promovendo mobilidade eficiente, acesso digno e qualidade de vida às famílias residentes no interior.

Os resultados esperados refletem não apenas ganhos estruturais, mas também impactos sociais positivos, ampliando o acesso à infraestrutura viária de qualidade, reduzindo vulnerabilidades das comunidades e fortalecendo o compromisso do Município de Peritiba com uma gestão pública eficiente, sustentável e orientada ao desenvolvimento regional.

9. PROVIDÊNCIAS A SEREM ADOTADAS PELA ADMINISTRAÇÃO PREVIAMENTE À CELEBRAÇÃO DO CONTRATO, INCLUSIVE QUANTO À CAPACITAÇÃO DE SERVIDORES OU DE EMPREGADOS PARA FISCALIZAÇÃO E GESTÃO CONTRATUAL

Antes da celebração contratual, o Município deverá adotar as providências administrativas e técnicas previstas nos arts. 18 e 117 da Lei nº 14.133/2021, assegurando regularidade, segurança jurídica e adequada preparação para o início das obras. As principais ações incluem:

1. **Aprovação formal do projeto de engenharia**, incluindo memoriais, especificações técnicas e planilha orçamentária consolidada, pelo Setor de Engenharia do Município;
2. **Verificação da disponibilidade orçamentária** e emissão da nota de empenho prévia, em conformidade com os requisitos da Lei de Responsabilidade Fiscal e do planejamento financeiro municipal;
3. **Obtenção ou renovação das licenças ambientais aplicáveis**, caso exigidas para intervenções em áreas sensíveis, garantindo conformidade com a legislação ambiental;
4. **Designação formal dos fiscais e gestores do contrato**, com definição expressa de atribuições, responsabilidades e protocolos de acompanhamento técnico da obra;
5. **Elaboração e validação do cronograma físico-financeiro**, compatibilizando a execução do Trecho 1 com demais frentes do Programa Estrada Boa e com as condições operacionais da via;
6. **Planejamento das condições de segurança do canteiro de obras**, incluindo sinalização temporária, delimitação da área de intervenção e medidas de controle de acesso;
7. **Comunicação prévia às comunidades atendidas**, informando o cronograma estimado, eventuais interrupções de tráfego e orientações de circulação durante a execução dos serviços.

Essas providências asseguram planejamento adequado, transparência administrativa e fortalecimento do controle interno, contribuindo para que o

processo licitatório e a execução contratual ocorram com eficiência técnica, segurança jurídica e alinhamento às boas práticas de gestão pública.

10. CONTRATAÇÕES CORRELATAS/INTERDEPENDENTES

A execução do Trecho 1 do Programa Estrada Boa integra um conjunto mais amplo de ações públicas voltadas à melhoria da infraestrutura viária rural do Município de Peritiba. Embora esta contratação seja autônoma em seu escopo técnico e orçamentário, ela possui interdependência funcional com outras iniciativas e processos administrativos correlatos, que, em conjunto, asseguram a plena operacionalidade do trajeto Lajeado Mirim – Luciano – Goretti.

Entre as contratações e atividades associadas, destaca-se o **fornecimento de materiais britados por meio de processo licitatório próprio**, conduzido de forma independente pela Administração. Esse fornecimento externo garante o suprimento padronizado de insumos essenciais à obra, permitindo que a contratação destinada exclusivamente à execução dos serviços concentre-se nos aspectos técnicos de pavimentação, execução de base/sub-base, drenagem e sinalização, sem prejuízo da continuidade das atividades construtivas. Trata-se, portanto, de parcelamento legítimo, vantajoso e alinhado ao art. 47 da Lei nº 14.133/2021.

Além disso, também se vinculam a esta etapa:

• intervenções executadas pela Prefeitura em trechos adjacentes, como adequação preliminar de acessos, limpeza, regularização superficial e serviços de apoio operacional;

• ações de manutenção preventiva e corretiva em segmentos já pavimentados em outras fases do Programa Estrada Boa, assegurando continuidade funcional ao longo do trajeto;

• possíveis serviços complementares de redes públicas — como drenagem, contenção de taludes ou proteções laterais — executados por setores municipais ou por órgãos parceiros, quando necessário à plena segurança do corpo estradal.

Embora essas contratações não dependam de um mesmo certame licitatório, existe vínculo físico e funcional entre elas, pois todas integram o mesmo corredor de circulação rural, contribuindo para a eficiência do sistema de drenagem, a estabilidade do pavimento e a continuidade operacional da via.

Assim, a execução do Trecho 1 configura etapa essencial e complementar às intervenções já iniciadas, sendo indispensável para assegurar trafegabilidade contínua, segurança viária e integração das comunidades rurais atendidas. A articulação entre os diferentes processos administrativos garante que o conjunto das obras alcance desempenho pleno e alinhamento ao planejamento de infraestrutura rural do Município de Peritiba.

11. DESCRIÇÃO DE POSSÍVEIS IMPACTOS AMBIENTAIS E RESPECTIVAS MEDIDAS MITIGADORAS, INCLUÍDOS REQUISITOS DE BAIXO CONSUMO DE ENERGIA E DE OUTROS RECURSOS, BEM COMO LOGÍSTICA REVERSA PARA DESFAZIMENTO E RECICLAGEM DE BENS E REFUGOS, QUANDO APLICÁVEL

A obra de pavimentação asfáltica e drenagem pluvial do Trecho 1 – Lajeado Mirim – Luciano – Goretti será conduzida com base em critérios de sustentabilidade ambiental e responsabilidade social, observando a legislação vigente e as normas técnicas da ABNT aplicáveis aos serviços de infraestrutura viária. Trata-se de intervenção de **baixo impacto ambiental**, implantada em corredor rural já consolidado, cuja finalidade é melhorar as condições de trafegabilidade, reduzir

processos erosivos e controlar o escoamento superficial, contribuindo diretamente para a mitigação de impactos negativos preexistentes no entorno.

1. Impactos Ambientais Potenciais

• Geração de resíduos da construção civil (RCC), como sobras de materiais granulares, embalagens de insumos e resíduos de cortes;
• Emissão de poeira e ruído decorrentes da movimentação de solos, operação de máquinas pesadas e transporte de insumos;
• Alteração temporária da drenagem superficial em pontos de escavação ou conformação do subleito;
• Possibilidade de carreamento de sedimentos para áreas adjacentes e cursos d'água durante períodos de chuva intensa;
• Consumo de combustíveis, recursos naturais e energia durante as fases de terraplanagem, transporte e execução de pavimentação.

2. Medidas Mitigadoras

• Controle de poeira por meio de **umidificação periódica** das frentes de serviço e monitoramento das emissões;
• Proteção de **bocas de lobo, canais provisórios e dispositivos de drenagem**, evitando carreamento de sedimentos;
• Limitação da área de intervenção exclusivamente aos trechos previstos em projeto, reduzindo impactos sobre áreas agrícolas e propriedades rurais;
• Reaproveitamento de materiais inertes (britas, solo estabilizado, materiais granulares) sempre que tecnicamente possível;
• Capacitação prévia das equipes de obra sobre boas práticas ambientais, segurança e procedimentos de manejo adequado de resíduos.

3. Requisitos de Baixo Consumo de Energia e Recursos Naturais

• Utilização de equipamentos com manutenção preventiva em dia e motores mais eficientes, reduzindo o consumo de combustíveis e emissões;
• Aproveitamento máximo de recursos locais, especialmente materiais britados fornecidos pelo Município em processo licitatório específico, reduzindo deslocamentos e impactos logísticos;
• Planejamento racional das frentes de trabalho, com cronograma que evite ociosidade de maquinário e desperdício de recursos;
• Implantação de dispositivos de drenagem eficientes, garantindo escoamento controlado e prevenindo erosões ao longo do corpo estradal.

4. Logística Reversa e Reciclagem

• Reutilização de materiais reaproveitáveis como formas de madeira, materiais metálicos e resíduos inertes compatíveis com reaplicação;
• Destinação de resíduos não recicláveis para locais licenciados pelo órgão ambiental competente, com transporte adequado e controle técnico;
• Registro documental das rotas de transporte, volume de RCC movimentado e destinação final, assegurando rastreabilidade, conformidade e atendimento às normas ambientais.

Essas medidas asseguram que a execução do Trecho 1 mantenha um perfil ambientalmente responsável e sustentável, minimizando impactos negativos, prevenindo danos ao meio físico e contribuindo para a melhoria das condições ambientais e operacionais da região atendida pelo Programa Estrada Boa.

12. POSICIONAMENTO CONCLUSIVO SOBRE A ADEQUAÇÃO DA CONTRATAÇÃO PARA O ATENDIMENTO DA NECESSIDADE A QUE SE DESTINA

Após análise técnica, econômica e ambiental, conclui-se que a contratação para execução da pavimentação asfáltica e das obras de drenagem pluvial do Trecho 1 – Lajeado Mirim – Luciano – Goretti é plenamente adequada, necessária e vantajosa ao interesse público, atendendo aos princípios do planejamento, eficiência, economicidade e sustentabilidade previstos na Lei Federal nº 14.133/2021.

A solução projetada demonstra viabilidade técnica comprovada, utilizando métodos construtivos padronizados, amplamente consolidados e compatíveis com as características geotécnicas e operacionais do trajeto. O investimento estimado está amparado em planilha orçamentária detalhada, referências oficiais de custos (SINAPI e SICRO) e parâmetros adotados no PPI e no PPV, assegurando correção metodológica, transparência e rastreabilidade dos valores.

A intervenção é estratégica para o Município de Peritiba, pois:

- **Melhora de forma significativa a mobilidade rural**, garantindo circulação segura de moradores, transporte escolar e máquinas agrícolas ao longo do trecho;
- **Reduz o risco de erosões, lamaçais e alagamentos**, aumentando a durabilidade das estruturas e diminuindo custos futuros de manutenção;
- **Integra as comunidades de Lajeado Mirim, Luciano e Maria Goretti à malha viária municipal**, fortalecendo o acesso aos serviços públicos e ao escoamento da produção agrícola;
- **Valoriza social e economicamente a região atendida**, estimulando atividades produtivas e melhorando a qualidade de vida das famílias residentes;
- **Atende às diretrizes de melhoria da infraestrutura rural** estabelecidas pelo Município e pelo Programa Estrada Boa.

Do ponto de vista técnico, a solução selecionada — pavimentação asfáltica em CBUQ sobre base e sub-base granulares, associada ao sistema de drenagem em tubos de concreto — representa o melhor equilíbrio entre desempenho estrutural, custo global, rapidez de execução e facilidade de manutenção. A solução mantém flexibilidade para adoção localizada de pavimento rígido em concreto caso, em trechos específicos, sejam identificadas limitações geométricas ou topográficas que exijam reforço estrutural adicional.

Em síntese, a presente contratação é indispensável para garantir trafegabilidade, segurança viária e continuidade funcional do Trecho 1 do Programa Estrada Boa, atendendo integralmente à necessidade pública identificada e consolidando o compromisso do Município de Peritiba com a gestão responsável dos recursos públicos, a sustentabilidade ambiental e o desenvolvimento das comunidades rurais.

Município de Peritiba – SC., 24 de fevereiro de 2026

GIOVANI TIAGO DAMETTO:04934492992

Assinado de forma digital por GIOVANI TIAGO DAMETTO:04934492992
Dados: 2026.02.24 15:02:20 -03'00'

GIOVANI TIAGO DAMETTO
Secretário de Serviços Municipais