

## ANEXO I – ATOS PREPARATÓRIOS

Trata-se de licitação na modalidade RDC, do tipo Menor Preço, com regime de execução por Contratação Integrada, com fundamento na Lei nº. 12.462, de 04 de agosto de 2011, de acordo com as normas e instruções pertinentes da Secretaria de Estado de Mobilidade e Infraestrutura, atendendo às exigências e demais condições e especificações expressas no Anteprojeto.

Para a elaboração do Anteprojeto, tomou-se por base o Art. 9º da Lei Federal nº 12.462, de 04 de agosto de 2011, com o objetivo de posicionar a Administração Pública frente ao novo modelo de contratação, de modo a preparar os elementos necessários e suficientes, com nível de precisão adequado, a fim de caracterizar os serviços que serão contratados, estabelecer normas, especificações e procedimentos, elaborar documentos necessários do objeto a ser licitado e definir os parâmetros do certame.

### 1. JUSTIFICATIVA DA CONTRATAÇÃO E DA ADOÇÃO DO RDC

#### 1.1. JUSTIFICATIVA DA NECESSIDADE DA CONTRATAÇÃO

O objeto da presente licitação é a Contratação Integrada de empresas para **Elaboração de Projetos Básicos e Executivos de Engenharia e execução das obras de readequação viária do trecho compreendido entre o Viaduto da Rodovia do Contorno (Rod. Gov. Mario Covas – BR-101) até o antigo aeroporto de Vitória (Av. Fernando Ferrari); urbanização; terraplenagem; pavimentação; drenagem; instalação de novo “sistema semaforico inteligente de última geração em tempo real com fibra ótica”; ciclovia; alargamento das pistas principais existentes para aumentar de duas para três faixas em cada sentido a rodovia BR-101 e revitalização de calçadas e das pistas marginais; abertura de novas vias (acesso aos bairros Eurico Salles, Boa Vista e Jardim Carapina, na Serra, ES) com implantação de interseção em desnível na rodovia e vias de acesso e saída, que eliminará a interseção semaforizada existente na BR-101 em frente ao Vitória Apart Hospital (eliminando a conversão/retorno a esquerda sentido Serra/Vitória); e possíveis remoções de interferências necessárias pertinentes na área denominada Trevo de Carapina nos municípios de Vitória e Serra, ES.**

A contratação prevista visa a melhoria nas condições de fluidez do tráfego na região; Eliminação dos conflitos viários envolvendo ônibus rodoviários, veículos pesados que transportam cargas e veículos; inserção de um novo eixo para o sistema de transporte por ônibus (corredor); melhorias na mobilidade dos modos não motorizados (pedestres e ciclistas) e a redução do tempo de percurso entre bairros.

#### 1.2. DA ADOÇÃO PELO USO DO RDC

A adoção pelo RDCI se justifica pela ampliar a eficiência nas contratações públicas e a competitividade entre os licitantes; promover a troca de experiências e tecnologias em busca da melhor relação entre custos e benefícios para o setor público; incentivar a inovação tecnológica; assegurar o tratamento isonômico entre os licitantes; buscar maior simplificação, celeridade, transparência e eficiência nos procedimentos

para aplicação de recursos públicos e a seleção da proposta mais vantajosa para a Administração Pública.

A adoção do presente RDCI tem arrimo no Art. 1º, inciso VIII, da Lei 12.462/2011.

A opção pelo RDCI é decorrente do Art. 13 da Lei nº 12.462/2011, e Art. 8º, inciso V, que indicam que as licitações poderão ser realizadas sob a forma presencial, sob o regime de contratação integrada.

Por meio da CONTRATAÇÃO INTEGRADA, a SEMOBI espera obter, para um empreendimento deste vulto econômico e tecnológico, soluções técnicas inovadoras que reduzam o prazo de execução das obras e os custos diretos do empreendimento. Ademais, espera-se obter por parte dos concorrentes a máxima otimização de todos os recursos, reduzindo ainda mais a contratação em pauta, com vistas a atender ao interesse público através da proposta mais vantajosa para a Administração Pública.

A escolha pela Contratação do tipo Integrada, obrigatoriamente, deverá envolver **pelo menos uma das condições a seguir**, conforme disposto na Lei nº 12.462/2011, artigo 9º, incisos I a III:

- Inovação tecnológica ou técnica;
- Possibilidade de execução com diferentes metodologias; ou
- Possibilidade de execução com tecnologias de domínio restrito no mercado.

Para o objeto do empreendimento **as opções escolhidas foram pela “inovação tecnológica ou técnica” e “possibilidade de execução com diferentes metodologias”**, que trazem a possibilidade de adoção de novos métodos de produção ou aperfeiçoamento desses. Tais métodos podem envolver mudanças nos equipamentos e materiais utilizados ou na organização da produção, ou uma combinação dessas mudanças, o que pode derivar do uso de novo conhecimento no desenvolvimento de novas técnicas e trazer resultados mensuráveis no desempenho dos serviços.

Esse “novo conhecimento”, agregado a uma combinação de “informações” e “conhecimentos preexistentes”, poderá gerar e sistematizar melhorias em desenvolvimentos futuros levando sua aplicação a novos empreendimentos.

Há a possibilidade de produção e/ou entrega de produtos tecnologicamente novos ou aprimorados, que não possam ser produzidos ou entregues com os métodos convencionais de produção, ou ainda, com aumento efetivo da produtividade numa região de fluxo intenso de veículos e considerada crítica para a fluidez do trânsito da cidade.

Dentro da Inovação tecnológica ou técnica, podemos destacar:

#### **a) Sistema semafórico inteligente de última geração**

O “Projeto Trevo de Carapina” tem por objetivo a melhoria da mobilidade urbana do acesso norte de Vitória, capital do Estado, consistindo na ampliação da capacidade de tráfego da BR-101 no trecho compreendido entre o acesso aos bairros Eurico Salles na Serra, ES, e o trevo de acesso ao antigo Aeroporto de Vitória, ES, além de contemplar também acesso ao Corredor Metropolitano Beira Mar.

Consiste em um novo e moderno sistema de semáforos inteligentes, em tempo real, com utilização de fibra ótica e com comunicação compatível com a Central Semafórica da Prefeitura de Vitória, com o objetivo de manter uma perfeita sincronização entre os semáforos evitando com isso retenções no tráfego.

A implantação dos sistemas inteligentes de sinalização semafórica, além de propiciar a melhoria na mobilidade da região fará parte da priorização do transporte coletivo dentro dos corredores viários da Grande Vitória, que ainda terá como fases a serem implantadas com este objetivo, as Faixas Exclusivas para o Transporte Coletivo fazendo a ligação entre os municípios da Serra, Vitória, Vila Velha e Cariacica, além dos projetos da abertura da Praça do Cauê e da ampliação da capacidade da Terceira Ponte passando de duas para três faixas em cada sentido e a implantação da Ciclovia da Vida.

Após a conclusão de todas as fases, o sistema inteligente de semaforização do Trevo de Carapina até o Portal do Príncipe, permitirá a total priorização do transporte coletivo em detrimento do transporte individual de passageiros, dando agilidade, conforto e mais segurança aos usuários.

#### **b) Possibilidade de execução com diferentes metodologias:**

##### **Pavimentos:**

As vias contempladas no projeto poderão ser executadas com pavimento rígido e/ou flexível com capacidade compatível ao tráfego da região em especial ao tráfego pesado dos caminhões Classe 45, e os ônibus, e da capacidade de suporte do solo em função dos resultados das sondagens geotécnicas.

O dimensionamento das bases, sub-bases e reforços dos subleitos deverão ser adequadas para cada tipo de pavimento asfáltico ou concreto que venha a ser adotado, sendo aceitos diferentes composições e métodos construtivos para qualquer dos pavimentos adotados, desde que suportadas as cargas mencionadas.

Cita-se como exemplo de metodologias ou inovações tecnológicas a utilização de escória de alto-forno como agregado, reciclagem do pavimento existente com equipamento próprio, adição de fibras de nylon, propileno ou aço nos pavimentos de concreto, que tem como objetivo a economicidade, redução de prazo, sustentabilidade, eficiência da obra e durabilidade com conseqüente redução de manutenção, principalmente

devido ao tráfego local, evitando-se, assim, transtornos a toda a população. As informações acima reforçam o objetivo do RDCI e não limitam as inúmeras soluções técnicas, tecnológicas e econômicas eventualmente existentes e não conhecidas por parte da SEMOBI, visando aumentar a competitividade no certame.

O pavimento que vier a ser adotado deverá ser comprovadamente o mais adequado para a região levando-se em consideração o custo benefício, durabilidade, desempenho e economicidade. Desta forma deverá ser apresentado pela contratada um Relatório Técnico e Econômico demonstrando qual a melhor solução a ser adotada, de modo a atender ao conceito básico da legislação aplicável ao RDCI.

### **c) Redes Subterrâneas de Distribuição de Energia Elétrica e Iluminação Pública:**

Os postes de energia serão mantidos nas laterais da pista e não serão afetados. Somente no local da interseção em desnível a proponente deverá verificar junto à concessionária de energia elétrica as diretrizes para proceder com a melhor solução para as adequações | remanejamentos necessários.

A iluminação pública será refeita. O Anteprojeto disponibilizado fornece parâmetros técnicos que deverão ser analisados e incorporados nos Projetos Básicos | Executivos a serem apresentados. A modalidade de RDC-I viabiliza a oferta de soluções ecológicas, como por exemplo, o emprego de lâmpadas LED de baixo consumo energético associadas à instalação de células fotovoltaicas.

A energização por postes de iluminação será realizada através de rede subterrânea e os postes serão providos de sistema de aterramento.

### **d) Interseção em Desnível**

O anteprojeto foi desenvolvido considerando uma passagem inferior (sob a BR-101). Entretanto, considerando as vantagens da utilização do RDC, as propostas técnicas das empresas poderão prever a alteração da solução para implantação da interseção de transposição da BR-101, ou seja, poderá apresentar (desde que demonstrada sua vantajosidade) solução de engenharia contendo um viaduto sobre a BR-101, que terá a mesma finalidade proposta neste Termo de Referência, observando-se, porém, o traçado semelhante e larguras indicadas no Anteprojeto. Tais propostas deverão considerar: quantidade de desapropriações, interferências, custo/benefício, impacto no trânsito durante sua implantação, cronograma de obra, e outros, de modo a comprovar os benefícios da solução apresentada, devendo ser aprovada pela SEMOBI.

A “Interseção em Desnível” a ser implantada na rodovia BR-101 também deverá ter seu tipo definido através da emissão de um Relatório Técnico e Econômico informando as vantagens e desvantagens de cada alternativa, além de levar em consideração as seguintes possíveis interferências:

- Uma rede secundária de gás natural de alta pressão DN 4” que se prolonga até o antigo aeroporto de Vitória, e uma “ERP-Estação de Redução Primária” ambas em frente ao Vitória Apart Hospital da ES-Gas/BR Distribuidora.
- Uma adutora de água potável da Cesan DN 700mm também próxima ao Vitória Apart Hostital que se prolonga até o antigo aeroporto de Vitória paralelamente a BR-101.

A documentação anexa da ES-Gas/BR Distribuidora e da Cesan ilustram as rotas das redes de gás natural DN 4” e agua potável DN 700mm.

A solução a ser adotada deverá levar em consideração uma metodologia que reduza o impacto do desvio de trânsito haja vista o tráfego intenso do local e a existência de um hospital que exige acesso garantido permanentemente durante 24 horas.

Para o caso de uma interseção inferior ou subterrânea (túnel) podemos destacar as metodologias do tipo convencional “*Cut and Cover*” conhecido como “VCA-Vala a Céu Aberto” que pode ser construído de duas formas, *Bottom-Up construction* (construção de baixo para cima) ou *Top-Down construction* (construção de cima para baixo). Em ambos os tipos as paredes de contenção do túnel poderão ser executadas através de diversos métodos como, paredes diafragmas de concreto, paredes de estacas de concreto tipo secante, estacas prancha metálicas, etc., Método Austríaco-NATM (New Austrian Tunnel Method), Pórticos de Tubos justapostos cravados, Pórticos compostos de colunas horizontais de “*jet grouting*”;

Considerando as possíveis interferências com as redes de gás natural da ES-GAS, e com a rede de água potável da Cesan DN 700mm o projeto básico e executivo da “Interseção em Desnível” deverão ser previamente analisados pela Petrobras em função do Memorial Descritivo MD-SD-00-A-034 (Avaliação de Impacto de Interferência-Trevo de Carapina), e pelo Cadastro da Cesan, anexos a este documento.

Importante destacar que a proponente deverá obedecer às características do sistema viário inseridas no Anteprojeto no que tange a área de intervenção, praças/áreas de lazer, seções transversais, quantidade, disposição e largura das faixas de rolamento, ciclovias e calçadas, além de obedecer aos trechos e acessos ali previstos.

Salientamos que não será admitido alteração de traçado do Anteprojeto para elaboração e apresentação das propostas de preço, sendo que a empresa vencedora, quando da elaboração do projeto básico/executivo, poderá promover pequenas alterações em função das desapropriações, interferências, sondagens, topografia e outros elementos, desde que não altere a concepção e diretrizes do Anteprojeto, mediante apresentação de justificativas técnicas e aprovação da SEMOBI.

## **e) Sinalização vertical e horizontal**

Na execução da sinalização vertical e horizontal os licitantes poderão propor quaisquer técnicas conhecidas e legalmente reconhecidas pelo Código de Trânsito Brasileiro.

Não haverá limitação para o emprego de uma ou diversas técnicas, separadas ou em conjunto, desde que atenda ao objetivo proposto, podendo ser utilizadas, por exemplo, para sinalização vertical, placas de alumínio, fibra, aço galvanizado, braços de aço galvanizado, pórticos, semipórticos, etc. No caso da sinalização horizontal, por sua vez, cita-se como exemplos pintura a base d'água, termoplástico, Hot Spray, a frio, ou outros métodos não conhecidos pelos técnicos da SEMOBI.

O Regime Diferenciado Integrado de Contratação instituído pela Lei nº 12.462/11 dispõe sobre a transferência à Contratada da definição das soluções técnicas e a forma de executá-las. Dessa forma, a Contratada terá total liberdade na proposição de diferentes metodologias, conforme disposições acima, desde que devidamente aprovada pela SEMOBI e, desde que demonstrada a economicidade e vantajosidade, da proposta ofertada, através de um Relatório Técnico e Econômico, parte integrante do Plano de Trabalho e Plano de Ataque. O modelo de Anteprojeto apresentado neste Termo de Referência e todas as demais informações nele inseridas, se mostram como meramente referenciais, de modo a servir de base para a elaboração das propostas pelos Licitantes, além de servir como base de referência orçamentária. Da mesma forma, o Edital foi elaborado de forma a possibilitar a maior diversidade possível de propostas, sejam elas com novas tecnologias e/ou diferentes metodologias construtivas, obedecendo, *ipsis litteris* a legislação vigente.

Entretanto a proponente deverá obedecer às características do sistema viário inseridas no Anteprojeto no que tange ao local determinado e à quantidade, disposição e largura das faixas de rolamento, ciclovia e calçada.

A licitação será realizada na modalidade RDC Eletrônico conforme prevê o Artigo 13 da Lei nº. 12.462/2011, que visa ampliar a eficiência nesta contratação, a competitividade entre os licitantes, assegurar o tratamento isonômico, buscar maior simplificação, celeridade, transparência e eficiência nos procedimentos para dispêndio de recursos públicos e a seleção da proposta mais vantajosa para a administração pública.

### **A) DEFINIÇÃO**

#### **2.1 OBJETO/DEFINIÇÕES/INFORMAÇÕES ESSENCIAIS DA CONTRATAÇÃO**

##### **2.1.1 OBJETO DA CONTRATAÇÃO**

Contratação Integrada de empresas para Elaboração de Projetos Básicos e Executivos de Engenharia e execução das obras de readequação viária do trecho compreendido entre o Viaduto da Rodovia do Contorno (Rod. Gov. Mario

Covas – BR-101) até o antigo aeroporto de Vitória (Av. Fernando Ferrari); urbanização; terraplenagem; pavimentação; drenagem; instalação de novo “sistema semafórico inteligente de última geração em tempo real com fibra ótica”; ciclovia; alargamento das pistas principais existentes para aumentar de duas para três faixas em cada sentido a rodovia BR-101 e revitalização de calçadas e das pistas marginais; abertura de novas vias (acesso aos bairros Eurico Salles, Boa Vista e Jardim Carapina, na Serra, ES) com implantação de interseção em desnível na rodovia e vias de acesso e saída, que eliminará a interseção semaforizada existente na BR-101 em frente ao Vitória Apart Hospital (eliminando a conversão/retorno a esquerda sentido Serra/Vitória); e possíveis remoções de interferências necessárias pertinentes na área denominada Trevo de Carapina nos municípios de Vitória e Serra, ES.

## DEFINIÇÕES/INFORMAÇÕES ESSENCIAIS

Trecho: compreendido entre o Viaduto da Rodovia do Contorno (Rod. Gov. Mario Covas – BR-101) até o antigo aeroporto de Vitória (Av. Fernando Ferrari).

Regime de Execução: Contratação Integrada.

Tipo de licitação: *Menor Preço*

Modalidade: RDC presencial – Preço Global

Permite participação de Consórcios: *Sim. Nesta licitação será admitida a possibilidade de Consórcio, pelo fato de permitir um reforço de capacidade técnica e financeira do licitante, proporcionando maior disponibilidade de equipamento e pessoal especializado, ensejando ainda a participação de maior número de empresas, possibilitando a participação de empresas regionais.*

Permite Subcontratação: *Sim. A critério exclusivo da SEMOBI, o contratado poderá, em regime de responsabilidade solidária, sem prejuízo das suas responsabilidades contratuais e legais, subcontratar parte do serviço, até o limite estabelecido de 30%.*

Orçamento estimado: *R\$ 134.173.982,25*, conforme Art. 6º da Lei n.º 12.462 de 05 de agosto de 2011.

Referência de Preços: *Os preços unitários que deram origem ao valor do orçamento referencial, foram elaborados com base nas Tabelas: SICRO, SINAP-ES, DER/ES e IOPES nos mês-base de, respectivamente: julho/2019, janeiro/2020, julho/2019 e outubro/2019, devendo ser reajustados conforme os Índices de Reajustamentos de Obras Rodoviárias, elaborado pela Fundação Getúlio Vargas.*

Permissão de Participação de Microempresas (ME) e Empresas de Pequeno Porte (EPP): *Não aplicável. A participação de Microempresas ou Empresas de Pequeno Porte não se enquadram ao objeto deste projeto/Obra considerando seu valor e por não se tratar da aquisição de serviços divisíveis.*

Exclusividade/benefício ME/EPP (Art. 48, lei complementar nº 123/2006): *Não aplicável.*

Indicação da fonte de recursos suficientes para a contratação e compatibilidade com o Plano Plurianual:

PROGRAMA DE TRABALHO: 10.35.111.26.453.0859.1075

NATUREZA DA DESPESA: 4.4.90.51.00

FONTE: 0142-16

## 2.2 DO ORÇAMENTO E PREÇO DE REFERÊNCIA, REMUNERAÇÃO E CRITÉRIO DE JULGAMENTO ADOTADO.

### 2.2.1 DO ORÇAMENTO E PREÇO DE REFERÊNCIA

O valor estimado para a contratação foi calculado com base nas Tabelas: SICRO, SINAP-ES, DER/ES nos mês-base de, respectivamente: julho/2019, janeiro/2020, julho/2019.

Na elaboração da proposta de preço é necessário que o licitante apresente o valor global, no mês-base do orçamento – SICRO, SINAP-ES, DER/ES nos mês-base de, respectivamente: julho/2019, janeiro/2020, julho/2019, em moeda corrente nacional, incluindo todas as despesas diretas e indiretas necessárias à plena elaboração dos Projetos Básico e Executivo e da Execução da Obra, objeto da licitação.

É necessário que o licitante apresente, juntamente com a proposta de preço, o *Quadro 01 - Cronograma Físico-Financeiro* e o *Quadro 02 - Critério de Pagamento*, adaptado a proposta.

As empresas deverão apresentar nas propostas, a composição do percentual de Benefício e Despesas Indiretas - BDI, incidente no valor global e os Encargos Sociais (ES).

Na formulação das Propostas de Preços os licitantes deverão considerar os percentuais de recolhimento de ISS com base nas alíquotas adotadas pelos municípios situados na região da obra. Assim, para o trecho em questão, a alíquota é 5%, sendo, portanto, o percentual máximo do ISS a ser considerado na composição do BDI das propostas objeto da presente licitação.

A Elaboração dos Projetos Básico e Executivo de Engenharia e Execução dos Serviços **Elaboração de Projetos Básicos e Executivos de Engenharia e execução das obras de readequação viária do trecho compreendido entre o Viaduto da Rodovia do Contorno (Rod. Gov. Mario Covas – BR-101) até o antigo aeroporto de Vitória (Av. Fernando Ferrari), urbanização, terraplenagem, pavimentação, drenagem, instalação de novo “sistema semaforico inteligente de última geração em tempo real com fibra ótica”, ciclovia, alargamento das pistas principais existentes para aumentar de duas para três faixas em cada sentido a rodovia BR-101 e revitalização de calçadas e das pistas marginais, abertura de novas vias (acesso aos bairros Eurico Salles, Boa Vista e Jardim Carapina, na Serra, ES) com implantação de interseção em desnível na rodovia e vias de acesso e saída, que eliminará a interseção semaforizada existente na BR-101 em frente ao Vitória Apart Hospital (eliminando a conversão/retorno a esquerda sentido Serra/Vitória), e possíveis remoções de interferências necessárias**



**pertinentes na área denominada Trevo de Carapina nos municípios de Vitória e Serra, ES.**, deverão se desenvolver no prazo máximo de 24 (vinte e quatro) meses e deverão atender as Especificações da SEMOBI Normas da ABNT para sua aceitação, mantendo-se atendidos durante todo o período do contrato. Os 3 (três) meses iniciais serão para a elaboração e entrega do Projeto Básico, e os demais 21 (vinte e um) meses para execução das obras, com elaboração em paralelo do Projeto Executivo. Os preços unitários que deram origem ao valor do orçamento referencial, foram elaborados com base nas Tabelas SICRO, SINAP-ES, DER/ES nos mês-base de, respectivamente: julho/2019, janeiro/2020, julho/2019.

## 2.2.2 REMUNERAÇÃO

A remuneração do contratado será feita de acordo com os grupos e os percentuais estipulados pela SEMOBI, conforme apresentado no Quadro - Critérios de Pagamento. Estes critérios não poderão ser alterados quando da apresentação da proposta pelo licitante.

Os pagamentos serão efetuados por meio de medições mensais, vinculadas ao desempenho (execução) da contratada.

É importante frisar que as formas de medição e pagamento constantes nas Especificações de Serviço do DNIT, não se aplicam a esta contratação. De acordo com o proposto no Quadro - Critérios de Pagamento, independente do critério de elaboração da proposta pelo Contratado, a SEMOBI se propõe a realizar os pagamentos, em cada grupo de serviços, limitados a um percentual sobre o preço global ofertado, respeitando também o plano de execução das obras.

O Critério de Reajustamento de Preços é definido no contrato, em função do mês-base do contrato, garantindo ao contratado a atualidade dos preços praticados, evitando defasagens que possam ocasionar o rompimento da equação originalmente estabelecida.

No processo de medição deverá constar a real alíquota de ISSQN adotada pelo Município.

## B) DOS REQUISITOS DE CONFORMIDADE DAS PROPOSTAS E JUSITIFICATIVA

3.1 INDICAÇÃO DE MARCA OU SIMILAR: Não se aplica

3.2 EXIGÊNCIA DE AMOSTRA: Não se aplica

3.3 EXIGÊNCIA DE CERTIFICAÇÃO DE QUALIDADE DO PRODUTO OU DO PROCESSO DE FABRICAÇÃO: Não se aplica

3.4 EXIGÊNCIA DE CARTA DE SOLIDARIEDADE EMITIDA PELO FABRICANTE: Não se aplica

3.5 PROPOSTA QUE COMPREENDE A DESCRIÇÃO DO OBJETO OFERTADO PELO LICITANTE Deverá ser apresentado pela Licitante o Preço Global. O modelo da carta de apresentação de proposta de preço será definido/apresentado no Edital de Licitação.

3.6 VALIDADE DAS PROPOSTAS As propostas deverão permanecer válidas por um prazo de 60 (sessenta) dias, contados a partir da data de entrega. Sem convocação para assinatura do contrato, ficarão os licitantes liberados dos compromissos assumidos.

C) DOS REQUISITOS DE HABILITAÇÃO

4.1 CAPACIDADE TÉCNICA OPERACIONAL:

Serviços de Recuperação e/ou Reabilitação de Obras viárias executadas em vias urbanas sem interrupção de tráfego, avenidas, corredores urbanos, nos seguintes serviços e quantitativos:

Item	Descrição dos Serviços	Quant. mín. (% relação ao quantitativo do Anteprojeto)
1	Elaboração de projetos executivos de obras de implantação e/ou requalificação urbana com pavimentação de vias urbanas, inclusive projetos de drenagem e sinalização.	qualitativo
2	Execução de obras de implantação e/ou de requalificação urbana com pavimentação de vias urbanas, inclusive obras de drenagem e sinalização.	38.300 m <sup>2</sup>
3	Execução de Pavimento flexível (CBUQ)	9.500 t
4	Fresagem de pavimento asfáltico	Qualitativo

Serviços de Execução de Obra de Arte Especial para Interseção em Desnível, com tráfego de veículos na via transversal.

Item	Descrição dos Serviços	Quant. mín.
------	------------------------	-------------

6	Execução de Obra de Arte Especial, viaduto ou túnel, com características compatíveis com as necessidades de transportar vias de alto volume de tráfego. (No caso de viaduto: comprimento mínimo = 30 m, vão mínimo = 15 metros e largura do tabuleiro mínima = 10,0 m  no caso de túnel: seção de passagem inferior mínima = 55 m <sup>2</sup> e comprimento mínimo = 30 metros)	1 unid.
---	--	---------

Serviços envolvendo operações de terraplenagem (corte, carga, transporte e aterro controlado), conforme os seguintes quantitativos:

Item	Descrição dos Serviços	Quant. mín. (% relação ao quantitativo do Anteprojeto)
7	Operações de corte e carga mecanizada de material.	37.000 m <sup>3</sup>
8	Operações de compactação mecanizada em aterro.	31.000 m <sup>3</sup>

Serviços envolvendo execução de infraestrutura (drenagem e remanejamento de interferências), conforme os seguintes quantitativos:

Item	Descrição dos Serviços	Quant. mín. (% relação ao quantitativo do Anteprojeto)
9	Execução de canais para sistema de microdrenagem.	1.000 m
10	Remanejamento/implantação de adutora de água tratada.	qualitativo

11	Experiência comprovada em PDDT - Plano de Desvio de Tráfego em vias de trânsito intenso.	qualitativo
----	--	-------------

#### 4.2CAPACIDADE TÉCNICA PROFISSIONAL

1	Elaboração de projetos executivos de implantação de obras e/ou de requalificação urbana com pavimentação de vias urbanas, inclusive projetos de drenagem e sinalização.
2	Execução de obras de implantação e/o de requalificação urbana com pavimentação de vias urbanas, inclusive obras de drenagem e sinalização.
3	Execução de Obra de Arte Especial, viaduto ou túnel, com características compatíveis com as necessidades de transpor vias de alto volume de tráfego. (No caso de viaduto: comprimento mínimo = 30 m, vão mínimo = 15 metros e largura do tabuleiro mínima = 10,0 m  no caso de túnel: seção de passagem inferior mínima = 55 m <sup>2</sup> e comprimento mínimo = 30 metros)
4	Operações de corte e carga mecanizada de material.
5	Operações de compactação mecanizada em aterro.
6	Execução de canais para sistema de microdrenagem.
7	Remanejamento/implantação de adutora de água tratada.
8	Execução de Pavimento flexível (CBUQ)

D) AMOSTRA / LAUDO TÉCNICO / PROVA DE CONCEITO Não aplicável

E) GARANTIA DO OBJETO

A garantia do objeto deverá obedecer ao prazo definido no Art. 618 do Código Civil, Lei 10.406 de 10 de janeiro de 2002.

F) FISCALIZAÇÃO

Os serviços do presente Edital serão fiscalizados pela Gerência de Infraestrutura

G) REAJUSTE

Os preços contratuais, em Reais, serão reajustados da seguinte forma:

- 1) Projeto Básico e Executivo: pelo índice de reajustamento de consultoria da FGV/DNIT, disponibilizado no site DNIT;
- 2) Execução das Obras: pelo índice de reajustamento da FGV/DNIT, disponibilizado no site DNIT;

Decorrido período superior a um ano contado a partir do mês-base da proposta, o reajuste será aplicado pelos índices setoriais pertinentes.

#### H) CRONOGRAMA

O cronograma da licitante deve atender às exigências do edital e seu(s) anexo(s) e ser entendido como primeira estimativa de evento dos serviços objeto desta licitação. Com base nesse cronograma de licitação, será ajustado um cronograma de execução de acordo com a programação física e financeira existente por ocasião da assinatura do contrato ou de outro documento hábil.

Este ajuste poderá se repetir, gerando novos cronogramas, desde que devidamente justificado pelo fiscal técnico do contrato e aprovado pela autoridade competente, devendo os mesmos receberem números sequenciais.

#### I) DO PROCEDIMENTO DA LICITAÇÃO, COM A INDICAÇÃO DA FORMA DE EXECUÇÃO, DO MODO DE DISPUTA E DO CRITÉRIO DE JULGAMENTO:

Forma de Execução da Licitação: PRESENCIAL.

Modo de Disputa: ABERTO.

Regime de Contratação: CONTRATAÇÃO INTEGRADA.

Critério de julgamento: MENOR PREÇO

#### J) TERMO DE REFERÊNCIA QUE CONTENHA CONJUNTO DE ELEMENTOS NECESSÁRIOS E SUFICIENTES, COM NÍVEL DE PRECISÃO ADEQUADO, PARA CARACTERIZAR OS SERVIÇOS A SEREM CONTRATADOS OU OS BENS A SEREM FORNECIDOS.

Conforme Termo de Referência/Anteprojeto deste Edital.

#### K) PROJETO BÁSICO E EXECUTIVO PARA A CONTRATAÇÃO DE OBRAS E SERVIÇOS DE ENGENHARIA

Não se aplica. No Termo de Referência/Anteprojeto constam os elementos mínimos e necessários tal qual se exige na Lei aplicável ao RDC.

#### L) JUSTIFICATIVA DA VANTAJOSIDADE DA DIVISÃO DO OBJETO DA LICITAÇÃO EM LOTES OU PARCELAS PARA APROVEITAR AS PECULIARIDADES DO MERCADO E AMPLIAR A COMPETITIVIDADE, DESDE QUE A MEDIDA SEJA VIÁVEL TÉCNICA E ECONOMICAMENTE E NÃO HAJA PERDA DE ECONOMIA DE ESCALA.

Não se aplica

#### M) MATRIZ DE RISCO – DOS ADITIVOS, DA ALOCAÇÃO DE RISCO E DA RECOMPOSIÇÃO DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO

Conforme Anexo deste Edital.

Em conformidade com o Inciso I do § 2º do Art. 9 da Lei 12.462 de 4 de agosto de 2011, aprovo o TERMO DE REFERÊNCIA e seus ANEXOS, bem como o ANTEPROJETO para a Licitação, além disso estou de acordo com todas as informações prestadas acima.

GERÊNCIA DE INFRAESTRUTURA

Ciente e de acordo.

Em conformidade com o Inciso I do § 2º do Art. 9 da Lei 12.462 de 4 de agosto de 2011, aprovo o TERMO DE REFERÊNCIA e seus ANEXOS, bem com o ANTEPROJETO para a Licitação.

SECRETÁRIO DE ESTADO

<b>CAPTURADO POR</b>	
LUIZ PAULO DE FIGUEIREDO SUBSECRETARIO ESTADO QCE-01 SEMObI - SUBILOG	
<b>DATA DA CAPTURA</b>	17/09/2020 21:28:28 (HORÁRIO DE BRASÍLIA - UTC-3)
<b>VALOR LEGAL</b>	ORIGINAL
<b>NATUREZA</b>	DOCUMENTO NATO-DIGITAL

<b>ASSINARAM O DOCUMENTO</b>	
LUIZ PAULO DE FIGUEIREDO SUBSECRETARIO ESTADO QCE-01 SEMObI - SUBILOG Assinado em 17/09/2020 21:26:53 Documento original assinado eletronicamente, conforme art. 6, § 1º, do Decreto 4410-R/2019.	
FABIO NEY DAMASCENO SECRETARIO DE ESTADO SEMObI - SEMObI Assinado em 17/09/2020 21:28:27 Documento original assinado eletronicamente, conforme art. 6, § 1º, do Decreto 4410-R/2019.	

A disponibilidade do documento pode ser conferida pelo link <https://e-docs.es.gov.br/documento/registro/2020-1WT112>



Consulta via leitor de QR Code.