



Governo do Estado do Rio Grande do Sul
Secretaria de Logística e Transportes
Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem

FUNDAMENTAÇÃO TÉCNICA
TERMO DE REFERÊNCIA/ANTEPROJETO/ORÇAMENTO

VRS-843, KM 1+790, Ponte sobre o rio Caí – Feliz/RS – 120,00m

1. OBJETO

O Estado do Rio Grande do Sul foi assolado por desastre ambiental de alta intensidade que devastou várias cidades, rodovias e pontes, redundando na declaração do estado de calamidade pública pelo Decreto nº 57.596, de 1º de maio de 2024, reiterada pelo Decreto nº 57.600, de 5 de maio de 2024, cujo anexo foi posteriormente alterado pelo Decreto nº 57.603, de 5 de maio de 2024, que declara situação de calamidade no território do Estado do Rio Grande do Sul, afetado pelo desastre natural, em decorrência dos eventos climáticos de chuvas intensas, COBRADE 1.3.2.1.4, iniciados em 24 de abril de 2024 e com duração contínua.

O desastre climático fez colapsar a ponte sobre o rio Caí, o que impõe a urgência de reconstruir a obra de arte especial que teve sua infraestrutura destruída, dando azo à proposição de contratação dos serviços apresentados neste documento, conforme disposto na MEDIDA PROVISÓRIA 1.221, de 17 de maio de 2.024, Art. 3º, Inciso I.

Em face do desastre, se faz necessária a contratação direta de serviços em regime de CONTRATAÇÃO INTEGRADA da nova ponte, por preço global, com dispensa de licitação, de empresa para execução dos serviços de elaboração de estudos, projetos básico e executivo de engenharia, obtenção de licenças, outorgas, aprovação, remoção e destinação dos entulhos e execução das obras de implantação e sinalização, visando sua reconstrução, como descrita a seguir: PONTE SOBRE O RIO CAÍ, JUNTO A VRS-843, KM 1+790, TRECHO FELIZ – VILA NOVA, NO MUNICÍPIO DE FELIZ, BEM COMO OS ATERROS DE APROXIMAÇÃO (LOTE ÚNICO).

O.A.E.	RODOVIA	km	COORDENADAS UTM		EXTENSÃO (m)	LARGURA (m)	S.R.E.
			S	W			
Ponte sobre o Rio Caí	VRS-843	1+790	29°27'12.28"	51°17'17.92"	120,00	10,40	843ERS0010

Tab. 1: Localização da OAE – município de Feliz



Fig. 1: Imagem de satélite do Google Earth identificando a localização da ponte no município de Feliz (imagem de dezembro/2022)

FUNDAMENTAÇÃO TÉCNICA – Ponte sobre o rio Caí, colapsada no município de Feliz, VRS-843, km 1+790, extensão de 120,00m.



Governo do Estado do Rio Grande do Sul
Secretaria de Logística e Transportes
Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem



2: Imagem de satélite do Google Maps antes do sinistro (imagem de março/2024)

Fig.

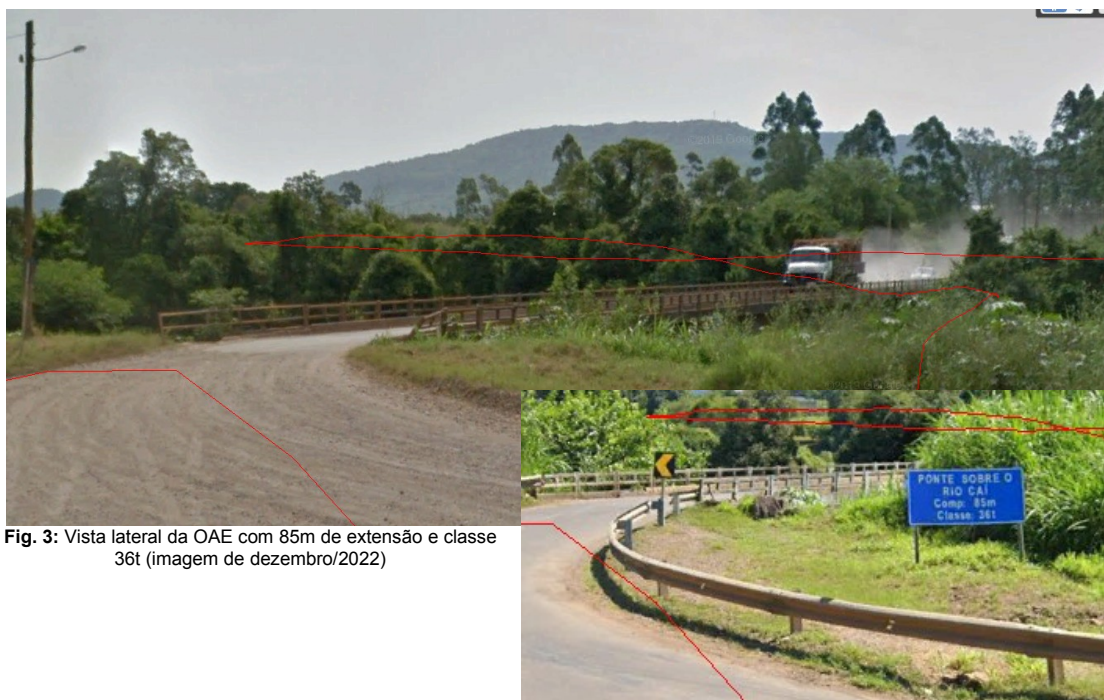


Fig. 3: Vista lateral da OAE com 85m de extensão e classe 36t (imagem de dezembro/2022)

2. DA NECESSIDADE DA CONTRATAÇÃO

A ponte sobre o rio Caí, localizada no quilômetro Km 1+790 da VRS-843, que ligava os municípios de Feliz e Linha Nova, desabou no dia 02 de maio de 2024, deixando cinco bairros da cidade sem acesso, além de interromper a ligação com o município de Linha Nova, conforme exibido na figura 4, abaixo.



FUNDAMENTAÇÃO TÉCNICA – Ponte sobre o rio Caí, colapsada no município de Feliz, VRS-843, km 1+790, extensão de 120,00m.



Governo do Estado do Rio Grande do Sul
Secretaria de Logística e Transportes
Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem



Fig. 4: Imagens da ponte sobre o rio Caí sendo levada pela força da água, em 02/05/2024.

Uma nova ponte, portanto, deverá ser construída para substituir a ponte destruída.

3. DA ADOÇÃO PELO USO DA CONTRATAÇÃO INTEGRADA

A opção pela CONTRATAÇÃO INTEGRADA visa 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 selecionar a proposta mais vantajosa para a administração pública.

A adoção da presente CONTRATAÇÃO INTEGRADA tem arrimo no art. 46, inciso V, da Lei Federal nº 14.133/21 e no Decreto Estadual nº 57.034 de 22 de maio de 2023.

A opção é pela forma ELETRÔNICA, em atendimento ao art. 17, § 2º, da Lei Federal nº 14.133/21, que indica que as licitações deverão ser realizadas preferencialmente sob a forma eletrônica.

Por meio da CONTRATAÇÃO INTEGRADA, o DAER espera obter soluções técnicas que reduzam o prazo de execução das obras e os custos diretos do empreendimento. Ademais, se espera obter também, por parte dos licitantes, a máxima otimização de todos os recursos, com vistas a atender ao interesse público por meio da proposta mais vantajosa para a administração pública.

A melhor solução para a construção da nova ponte depende de uma análise econômica, técnica e operacional, que leve em consideração os custos envolvidos em cada uma das estratégias possíveis, se considerando principalmente a *expertise* do projetista/consultor, os equipamentos disponíveis para a empresa e suas experiências anteriores.

Sendo assim, a adoção da CONTRATAÇÃO INTEGRADA se deve ao fato do objeto poder ser executado por diferentes metodologias.

4. JUSTIFICATIVA ECONÔMICA

No presente caso, uma das justificativas econômicas para a adoção da CONTRATAÇÃO INTEGRADA consiste no fato de que a concentração de todas as etapas do empreendimento, e dos respectivos riscos, a uma única empresa ensejará celeridade processual e economia de recursos para o DAER, em comparação com a opção de licitar separadamente as diversas parcelas do objeto.

Além disso, a possibilidade de o licitante propor a solução que entende mais adequada para o empreendimento, aliada à maior integração entre o projeto e sua execução, poderá levá-lo a alcançar, de



24043500085190



Governo do Estado do Rio Grande do Sul
Secretaria de Logística e Transportes
Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem

forma mais eficiente, o objetivo da contratação. Por consequência, a tendência é que as obras sejam executadas com maior rapidez. Há que se considerar, inclusive, que a empresa terá maior compromisso com todo o empreendimento, à medida que a resolução da maioria dos problemas que surgirem durante a execução contratual será de sua própria responsabilidade, conforme demonstra a matriz de riscos.

Cabe destacar que a assunção dos riscos pelo particular, evidenciado na matriz de riscos, não se configurará em ônus financeiro para o DAER.

5. ESCOPO DA CONTRATAÇÃO

No escopo desta contratação diferem-se os produtos em 2 (dois) grupos principais:

- Elaboração dos projetos básico e executivo de engenharia;
- Execução das obras.

6. ELABORAÇÃO DOS PROJETOS BÁSICO E EXECUTIVO DE ENGENHARIA

Os projetos básico e executivo de engenharia da ponte são de responsabilidade da contratada e deverão ser desenvolvidos conforme as normativas vigentes e demais manuais relacionados a projetos, no que couber.

O projeto deverá prever a inclusão de elementos de acabamento e segurança da ponte, como guarda-corpos, barreiras do tipo New Jersey, defensas metálicas nas entradas e saídas da ponte, entre outros, se necessários.

Deverá prever ainda, projeto de obra viária para acessibilidade às cabeceiras da ponte, incluindo projeto geométrico, projeto de pavimentação, projeto de terraplenagem, projeto de drenagem, projeto de sinalização e projeto de obras complementares.

Serão exigidos os seguintes itens que compõem os projetos básicos e executivos:

- Levantamento topográfico – planialtimétrico;
- Projetos geotécnicos;
- Estudos hidrológicos e projetos de drenagem;
- Projeto geométrico;
- Projeto de pavimentação;
- Projeto de terraplenagem;
- Projeto de sinalização;
- Projeto de obras complementares (incluindo projeto de contenção das cabeceiras da ponte, cercas e defensas, previsão de remoção e destinação de entulhos);
- Estudos ambientais exigidos nas condicionantes da licença ambiental;
- Os projetos básico e executivo deverão ser concluídos e aprovados pelo DAER em até 90 dias;
- Projeto estrutural de uma ponte com 120,00 m de comprimento por 10,40 m, no mínimo, de largura. Quanto ao gabarito, deve atender no mínimo a duas faixas de rolamento de 3,50 m cada, folgas de 0,50 m e passeio livre de 1,20 m, conforme ilustrado na figura 5 abaixo:





Governo do Estado do Rio Grande do Sul
Secretaria de Logística e Transportes
Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem

SEÇÃO TRANSVERSAL- NO VÃO

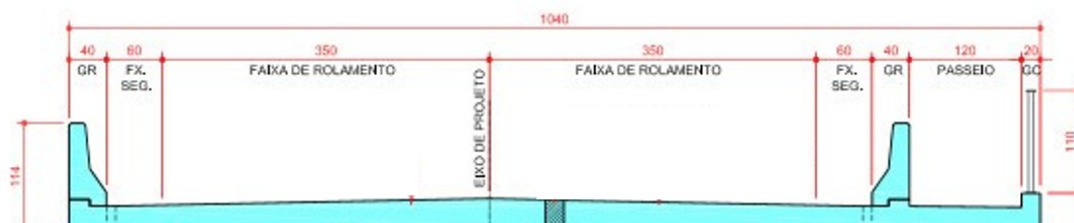


Fig. 5: Seção- tipo mínima exigida

7. EXECUÇÃO DA OBRA

A sistemática a ser empregada no preparo da área da obra deverá seguir fielmente ao projeto executivo aprovado pelo DAER, conforme será especificado no termo de referência.

Ainda, no que couber, as normas e especificações de serviço vigentes do DAER para a execução de obras deverão ser observadas, em especial o documento denominado Especificações Gerais para Construção de Obras de Arte Especiais, de outubro de 2017.

8. PRAZO DO OBJETO

O prazo máximo para a execução do objeto contratado está estimado em 12 meses consecutivos, contados a partir da emissão da ordem de serviço, de acordo com o cronograma físico-financeiro.

9. ORÇAMENTO ESTIMADO

O orçamento paramétrico apresentado a seguir foi apurado baseado na média de contratações semelhantes anteriormente pelo DAER, e foi estimado em R\$ 9.434,59/m² de ponte construída:

- Tipo de solução: ponte com tabuleiro em concreto armado moldado *in loco* e longarinas pré-moldadas;
- Extensão da ponte: 120,00 m;
- Largura da ponte: 10,40 m;
- Área da ponte: 1.248,00 m²;
- Prazo: 12 meses;
- Cálculo do preço: 120,00 m x 10,40 m x R\$ 9.434,59 = R\$ 11.774.368,32

Dada a necessidade de implantação da nova obra de forma urgente, se faz necessária a avaliação econômica de forma global.

Cabe salientar que, para o presente orçamento, as parcelas referentes aos seguros e garantias contratuais (0,32%) e aos riscos (0,64%), foram retirados para o cálculo do BDI de 28,52% (jan/2024), utilizado para a presente simulação.

A matriz de risco para esta contratação resultou em um percentual de 24,92%, o qual será aplicado ao valor final orçado para a obra de arte especial, conforme resumido na tabela abaixo:





Governo do Estado do Rio Grande do Sul
Secretaria de Logística e Transportes
Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem

Orçamento paramétrico	
Orçamento	R\$ 9.514.126,95
Valor do orçamento sem a parcela de seguros, garantias e riscos contratuais (0,94%) =	R\$ 9.425.526,99
Matriz de risco considerada (24,92%) =	R\$ 2.348.841,33
Preço total com matriz de risco aplicada =	R\$ 11.774.368,32

Tab. 2: Orçamento final da OAE sobre o rio Caí na VRS-843, km 1+790, município de Feliz

O preço estimado da contratação, para o custo global da obra, aferido mediante orçamento paramétrico do DAER é de **R\$ 11.774.368,32** (onze milhões, setecentos e setenta e quatro mil, trezentos e sessenta e oito reais e trinta e dois centavos).

Por fim, registramos que os recursos financeiros a custear o objeto contratual, poderão advir de recursos próprios do tesouro estadual ou do MIDR – Ministério da Integração e Desenvolvimento Regional, ainda a ser definido oportunamente pelo governo do estado. Assinalamos que a definição dos recursos será indicada quando da publicação do edital.

Porto Alegre, 29 de maio de 2024.

Eng. Sívorí Sarti da Silva
Matr. 4327799
Diretor de Gestão e Projetos





24043500085190

Nome do documento: 2024_05_29 ANTEPROJETO_FELIZ.docx

Documento assinado por

Órgão/Grupo/Matrícula

Data

Sívori Sarti da Silva

DAER / DGP / 4327799

29/05/2024 11:00:28

