



26º Encontro Nacional de Conservação Rodoviária (ENACOR) 49ª Reunião Anual de Pavimentação (RAPV)

ESTUDO DE CASO ANTEPROJETO X CONTRATAÇÃO INTEGRADA – INTERSEÇÃO EM DESNÍVEL NA RODOVIA BR-376/PR, CRUZAMENTO COM PR-317, EM MARINGÁ/PR

*Aline Viana Pereira¹; Victor Eduardo Antunes²; Darlan Paiva Santana³
& Carlos Guilherme Pittarello dos Santos⁴*

RESUMO

O artigo analisa as implicações da nova Lei de Licitações (Lei nº 14.133/2021) nas modalidades de contratação de obras públicas, focando na contratação de anteprojeto e sua integração em contratos de execução. Utilizando o caso específico do desenvolvimento do "Trevo Catuaí" uma interseção em desnível na rodovia BR-376/PR, cruzamento com PR-317, em Maringá/PR, o estudo compara a contratação inicial do anteprojeto com a contratação integrada subsequente. Observou-se que, antes da nova legislação, a contratação de anteprojeto seguia padrões tradicionais de licitação, enquanto a nova lei permite sua contratação de forma isolada. Essa mudança oferece maior flexibilidade e adaptabilidade aos projetos. A análise do caso evidenciou que a contratação integrada promove uma abordagem mais eficiente e colaborativa, minimizando divergências entre o anteprojeto e o projeto executivo. Apesar do prazo considerável de aproximadamente 4 anos para a conclusão da obra, desde o início das tratativas até a implantação, o processo foi conduzido de forma eficiente, evitando atrasos significativos. Destaca-se que, nas condições específicas deste estudo, em que o anteprojeto foi concedido por uma empresa terceirizada, a contratação integrada se mostrou viável e eficaz. O artigo ainda traz um comparativo em relação ao prazo destas modalidades de contratação em relação a contratação de Projeto Executivo e Obra separadamente. Em resumo, o estudo destaca a importância de adaptar as modalidades de contratação às necessidades específicas de cada projeto, visando à otimização de recursos e à entrega de infraestrutura de qualidade à comunidade.

PALAVRAS-CHAVE: (Anteprojeto; Contratação Integrada; Infraestrutura Viária; Projeto Executivo).

ABSTRACT

The article analyzes the implications of the new Bidding Law (Law No. 14,133/2021) on the modalities of contracting public works, focusing on the contracting of preliminary projects and their integration into execution contracts. Using the specific case of the development of "Trevo Catuaí", an uneven intersection on the BR-376/PR highway, crossing with PR-317, in Maringá/PR, the study compares the initial contracting of the preliminary project with the subsequent integrated contracting. It was observed that, before the new legislation, preliminary project contracting followed traditional bidding patterns, while the new law allows for contracting in isolation. This change offers greater flexibility and adaptability to projects. The case analysis showed that integrated contracting promotes a more efficient and collaborative approach, minimizing divergences between the preliminary project and the executive project. Despite the considerable timeframe of approximately 4 years to complete the work, from the beginning of negotiations to implementation, the process was conducted efficiently, avoiding significant delays. It is noteworthy that, under the specific conditions of this study, in which the preliminary project was awarded by an outsourced company, integrated contracting proved to be viable and effective. The article also provides a comparison regarding the term of these contracting modalities in relation to contracting the Executive Project and Work separately. In summary, the study highlights the importance of adapting contracting modalities to the specific needs of each project, aiming to optimize resources and deliver quality infrastructure to the community.

KEY WORDS: (Preliminary project; Integrated Contracting; Road Infrastructure; Efficiency).

¹ Departamento de Estradas de Rodagem do Paraná (DER/PR), aline.viana@der.pr.gov.br; victorea@der.pr.gov.br; dpsantana@der.pr.gov.br; carlosgps@der.pr.gov.br.



INTRODUÇÃO

No contexto das recentes mudanças na legislação de licitações no Brasil, surge a necessidade de compreender como essas alterações impactam as modalidades de contratação de obras públicas, especialmente no que diz respeito à contratação de anteprojeto e à sua subsequente integração em contratos de execução. Este estudo examina essa transição com foco no "Trevo Catuaí", uma interseção em desnível na rodovia BR-376/PR, cruzamento com PR-317, em Maringá/PR. Ao comparar a contratação inicial do anteprojeto com o andamento da contratação integrada para o mesmo projeto, busca-se avaliar como as novas diretrizes influenciam a eficiência, coesão e resultados. O objetivo é fornecer percepções relevantes para o aprimoramento dos processos de planejamento e execução de obras públicas, visando à otimização de recursos e à entrega de infraestrutura de qualidade à comunidade.

TIPOS DE CONTRATAÇÕES DE ACORDO COM A NOVA LEI

A contratação de anteprojeto no Brasil ocorre em fases preliminares do processo de licitação e planejamento de obras públicas, antes da elaboração do projeto básico e executivo. Antes da entrada em vigor da nova Lei de Licitações (Lei nº 14.133/2021), a contratação de anteprojeto era realizada através de modalidades tradicionais como concorrência ou tomada de preços, ou ainda em modalidades específicas para serviços técnicos especializados. O objetivo era obter um estudo preliminar que definisse as diretrizes básicas da obra ou serviço a ser contratado.

Com a nova Lei de Licitações, a contratação de anteprojeto pode ocorrer de forma isolada, sem a necessidade de contratar o projeto básico e executivo conjuntamente, permitindo maior flexibilidade na contratação de serviços técnicos especializados para a elaboração de estudos preliminares e anteprojetos. Após a contratação do anteprojeto, a contratação integrada pode ser realizada, onde a contratada é responsável pelo projeto básico, projeto executivo e execução da obra, conforme o inciso XXXII do art. 6º da lei.

Contratação de Anteprojeto

Na fase de contratação de anteprojeto, pede-se de acordo com o Termo de Referência que a contratada realize estudos preliminares, levantamentos topográficos, análises de tráfego, estudos geotécnicos e ambientais para definir as diretrizes básicas do projeto.

Essa etapa permite uma compreensão mais profunda das necessidades locais, das condições geográficas, do impacto ambiental e dos requisitos de segurança, resultando em um anteprojeto robusto que serve como base para o desenvolvimento subsequente do projeto. Observa-se algumas mudanças na legislação com a nova lei de licitação 14.133/2021, como:

Antiga Legislação: Antes da nova lei, a contratação de anteprojeto podia ocorrer através de modalidades tradicionais de licitação, como concorrência ou tomada de preços, mas não havia uma regulamentação clara sobre a possibilidade de contratação isolada do anteprojeto sem a necessidade de vinculação imediata com o projeto executivo.

Nova Legislação: Com a Lei nº 14.133/2021, a contratação de anteprojeto pode ocorrer de forma isolada, permitindo maior flexibilidade e especialização na fase preliminar dos estudos. O anteprojeto pode ser licitado separadamente, permitindo que o projeto executivo e a execução sejam contratados em momentos distintos, conforme a necessidade e conveniência do órgão contratante.

A contratação de anteprojeto é uma prática que faz parte do processo de planejamento e contratação de obras públicas, visando estabelecer as bases e diretrizes iniciais do projeto antes da elaboração do projeto executivo e da execução da obra. O início dessa contratação pode variar de acordo com as políticas e normas específicas de cada país ou jurisdição, no Brasil seguimos a nova Lei de Licitações, publicada em 2021 - Lei nº 14.133/2021.



Na infraestrutura viária, o anteprojeto desempenha um papel crucial na definição das diretrizes básicas e no planejamento preliminar de rodovias, viadutos, pontes, túneis e outras estruturas relacionadas ao tráfego terrestre.

Desta forma, permite aos engenheiros e planejadores compreenderem as necessidades específicas da região em questão devido os estudos iniciais, considerando fatores como volume de tráfego, condições geográficas, impactos ambientais e requisitos de segurança. Com base nessas informações, são definidos os parâmetros gerais do projeto, como a localização da via, o número de faixas de tráfego, as interseções, os acessos e as obras complementares necessárias.

Na contratação do anteprojeto também pode incluir a definição preliminar de características como largura da pista, curvas, declives, sinalização, drenagem, pavimentação e elementos de segurança, como guardrails e barreiras de proteção.

Uma vez concluído o anteprojeto, ele serve como base para a elaboração do projeto básico e executivo ou ainda a contratação integrada, que detalhará de forma mais precisa e técnica todos os elementos da obra, incluindo cálculos estruturais, especificações de materiais e métodos construtivos. Portanto, o anteprojeto na infraestrutura viária é essencial para orientar o desenvolvimento subsequente do projeto, garantindo que as soluções propostas atendam efetivamente às necessidades da comunidade, respeitando os requisitos técnicos, ambientais e de segurança.

Contratação Integrada

Após a conclusão do anteprojeto, a contratação integrada realiza-se o projeto executivo e execução da obra, utilizando o anteprojeto como referência. Nesse modelo, o contratado é responsável pelo desenvolvimento do projeto básico, executivo e pela execução da obra, proporcionando maior integração entre planejamento e execução, o que pode reduzir riscos de atrasos, custos adicionais e problemas de coordenação.

O anteprojeto fornece uma base sólida e bem fundamentada, enquanto a contratação integrada permite uma execução mais eficiente e integrada da obra.

Essa abordagem pode resultar em economia de tempo e recursos, redução de conflitos e melhorias na qualidade do projeto final.

Em resumo, a junção inicialmente de uma contratação de anteprojeto seguida por uma contratação integrada do mesmo local pode oferecer uma estratégia eficaz para o desenvolvimento de projetos de infraestrutura viária, combinando uma base sólida de planejamento com uma execução integrada e eficiente da obra.

A junção inicial de uma contratação de anteprojeto seguida por uma contratação integrada do mesmo é a base desse estudo de caso relacionado a contratação do “Trevo Catuaí”, referente a contratação integrada de empresa para elaboração do Projeto Básico e Executivo e Execução das obras de interseção em desnível na rodovia BR-376/PR, cruzamento com PR-317 e acesso à Av. João Pereira, no segmento do km 170,7 ao km 172,9 no município de Maringá/PR, numa extensão de 2.174,00 m.

INOVAÇÃO NA MODALIDADE DE LICITAÇÃO

Antiga Legislação: A Lei nº 8.666/1993 previa modalidades de licitação mais tradicionais, como concorrência, tomada de preços, convite, concurso e leilão. Cada modalidade tinha suas características específicas e procedimentos definidos, o que às vezes limitava a flexibilidade dos processos de contratação.

Nova Legislação: A Lei nº 14.133/2021 introduz a possibilidade de utilização de novas modalidades, como o diálogo competitivo e o procedimento de manifestação de interesse. Essas



modalidades permitem maior flexibilidade e inovação, especialmente em contratos que envolvem alta complexidade técnica ou necessidade de soluções inéditas.

Responsabilidade e Garantias

Antiga Legislação: A responsabilidade do contratado e as garantias exigidas estavam previstas, mas não havia uma ênfase na responsabilidade do contratado pelo projeto básico e executivo em uma única modalidade de contratação.

Nova Legislação: A contratação integrada, como definida pela nova lei, estabelece claramente que o contratado é responsável por todas as fases do projeto, desde o projeto básico até a execução final. Isso inclui a responsabilidade por qualquer erro ou omissão nos projetos desenvolvidos e nas obras executadas, o que pode melhorar a qualidade e a coerência dos projetos.

Sustentabilidade e Inovação

Antiga Legislação: A Lei nº 8.666/1993 não enfatizava tanto os aspectos de sustentabilidade e inovação nas contratações públicas.

Nova Legislação: A Lei nº 14.133/2021 incorpora diretrizes para contratações sustentáveis e incentiva a inovação, buscando não apenas a eficiência econômica, mas também a sustentabilidade ambiental e a responsabilidade social nas contratações públicas.

VANTAGEM PARA O ÓRGÃO PÚBLICO NA CONTRATAÇÃO INTEGRADA: IMPOSSIBILIDADE DE ADITIVAR VALOR

A contratação integrada, conforme definida pela nova Lei de Licitações (Lei nº 14.133/2021), apresenta diversas vantagens para os órgãos públicos, sendo uma das mais significativas a impossibilidade de aditar valor aos contratos. Essa característica traz benefícios importantes que se refletem na gestão financeira, na previsibilidade orçamentária e na qualidade dos projetos executados. A seguir, destacam-se algumas das principais vantagens dessa regra:

Previsibilidade Orçamentária

Na contratação integrada, o valor do contrato é fixado desde o início, abrangendo todas as fases do projeto, desde a elaboração do projeto básico até a entrega final da obra. Isso garante uma previsibilidade orçamentária significativa, permitindo que o órgão público planeje e aloque recursos de forma mais precisa e eficiente. A ausência de aditivos financeiros reduz o risco de estouro de orçamento, proporcionando uma maior segurança fiscal para os gestores públicos.

Redução de Riscos Financeiros

A impossibilidade de aditar valor no contrato integrado transfere a responsabilidade financeira das incertezas e dos imprevistos para o contratado. Isso implica que a empresa contratada deve gerir todos os riscos associados ao projeto dentro do valor previamente acordado. Essa transferência de risco incentiva as empresas a realizarem uma análise mais cuidadosa e detalhada dos projetos durante a fase de licitação, resultando em propostas mais realistas e bem fundamentadas.

Incentivo à Eficiência e Inovação

Ao saber que não poderá contar com aditivos financeiros, a empresa contratada tem um forte incentivo para adotar práticas eficientes e inovadoras na execução do projeto. A necessidade de cumprir o contrato dentro do valor acordado leva as empresas a buscarem soluções mais econômicas e criativas, otimizando recursos e processos. Isso pode resultar em obras de maior qualidade, entregues no prazo e com menor custo.

Melhoria na Qualidade do Planejamento

A contratação integrada exige que o projeto básico e executivo sejam bem detalhados e precisos desde o início. A impossibilidade de aditar valor faz com que tanto o órgão público quanto a empresa contratada dediquem mais tempo e esforço na fase de planejamento, garantindo que todos



os aspectos e contingências do projeto sejam cuidadosamente considerados. Esse planejamento rigoroso diminui a probabilidade de problemas durante a execução da obra.

Transparência e Combate à Corrupção

A fixação de um valor único para todo o projeto aumenta a transparência e dificulta práticas corruptas, como superfaturamento e fraudes associadas a aditivos contratuais. A impossibilidade de aditar valor elimina uma das principais fontes de corrupção em obras públicas, promovendo uma gestão mais ética e transparente dos recursos públicos.

Cumprimento de Prazos

Sem a possibilidade de aditivos financeiros, a empresa contratada é incentivada a cumprir rigorosamente os prazos estabelecidos. Atrasos na execução do projeto podem resultar em prejuízos para a empresa, aumentando a importância de um cronograma bem definido e seguido à risca. Isso beneficia o órgão público e a comunidade, que podem contar com a entrega da obra no prazo previsto.

METODOLOGIA

Este estudo de caso tem como objetivo realizar comparações entre o anteprojeto do "Trevo Catuaí", sendo a interseção em desnível na rodovia BR-376/PR, cruzamento com PR-317 e acesso à Av. João Pereira, no segmento do km 170,7 ao km 172,9 no município de Maringá/PR, numa extensão de 2.174,00 m, e o andamento da contratação integrada para a mesma localidade, que atualmente está em curso da fase final de aprovação do Projeto Executivo e aprovação do inventário ambiental. O "Trevo Catuaí" é uma importante obra viária que visa melhorar a mobilidade e a segurança no tráfego rodoviário na região de Maringá, no estado do Paraná, no qual executará uma interseção em desnível do entroncamento da PR-317 com a Av. Colombo, perímetro urbano de alto fluxo, sendo de suma importância a realização da obra. O anteprojeto inicialmente elaborado estabeleceu as diretrizes básicas e os requisitos preliminares para a reestruturação e modernização desse trevo, com os levantamentos iniciais e entregas como levantamento topográfico, geológico, projeto geométrico, projeto de passarelas, sinalização, drenagem, entre outros.

Com a contratação integrada, que representa uma abordagem inovadora no desenvolvimento dessa obra, buscando garantir uma maior eficiência e integração entre o planejamento e a execução da obra, consolidando o anteprojeto como referência inicial e permitindo uma colaboração mais estreita entre os diferentes agentes envolvidos no processo.

Ao comparar o anteprojeto com o andamento da contratação integrada, este estudo visa avaliar os seguintes aspectos:

- Quais as principais divergências encontradas na entrega do Anteprojeto em relação ao Projeto Executivo;
- Realizar uma análise crítica do desenvolvimento do Anteprojeto em relação ao desenvolvimento da Contratação Integrada, na compatibilidade e eficiência dos produtos entregues. Por meio dessa análise comparativa, busca-se identificar as vantagens e desafios de cada abordagem, bem como extrair lições que possam orientar futuros projetos de infraestrutura viária. O objetivo final é contribuir para o aprimoramento dos processos de planejamento e execução de obras públicas, visando sempre a melhoria da qualidade de vida e o bem-estar da população;
- Qual o prazo desde o início do Anteprojeto até a conclusão da obra;
- Realizar uma análise comparativa entre o prazo de Anteprojeto juntamente com a Contratação Integrada e o Prazo da Contratação do Projeto Executivo juntamente com contratação da Execução da Obra;



RESULTADOS

O Anteprojeto teve seu início em setembro de 2021 e o orçamento da obra foi entregue em março de 2022, a licitação para contratação no modelo Contratação Integrada e ocorreu no dia 03 de julho 2023, com a Ordem de Serviço no dia 09 de outubro de 2023, totalizando 720 dias de contratação, com a finalização prevista para 28 de setembro de 2025. Atualmente o contrato está na finalização do Projeto Executivo, aguardando a Licença Ambiental para início da obra. Em relação ao comparativo dos produtos entregues, observamos:

Estudo Topográfico

A projetista da contratação integrada realizou um novo estudo topográfico no qual foi observado uma divergência em relação ao marco zero levantado no anteprojeto. Com isto, faria com que a faixa de domínio estivesse deslocada cerca de 01 metros, essa intervenção afetaria a fase de Desapropriação. Após reunião com o órgão, foi constatado que o levantamento da projetista da Contratação Integrada estava de acordo com a alocação do marco zero e eixo da rodovia. Desta forma, ocorreram divergências dos pontos levantados no anteprojeto e no projeto executivo.



Figura 1. Estudo Topográfico (Anteprojeto “Trevo Catuaí”, 2021).

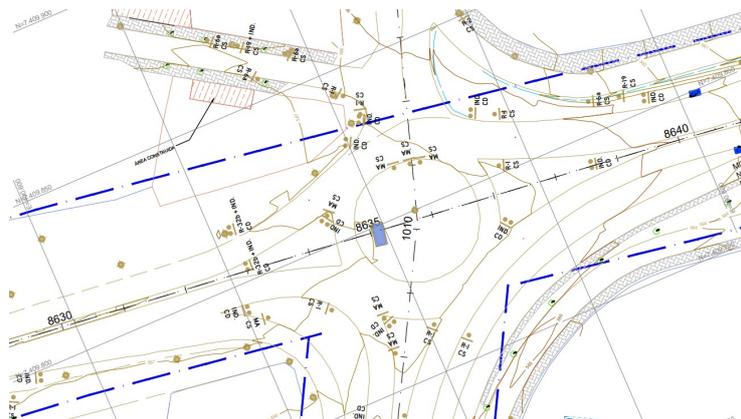


Figura 2. Estudo Topográfico (Contratação Integrada “Trevo Catuaí”, 2024).

Estudo Geotécnico

A projetista da Contratação Integrada realizou um novo estudo geotécnico de forma a garantir a segurança dos dados levantados. Foi observado diferença dos levantamentos realizados no anteprojeto e projeto executivo.

Projeto Geométrico

Para projeto executivo utilizado as larguras das vias, raios de curvas, aproveitando praticamente 100% do anteprojeto, algumas divergências como o posicionamento do marco zero.

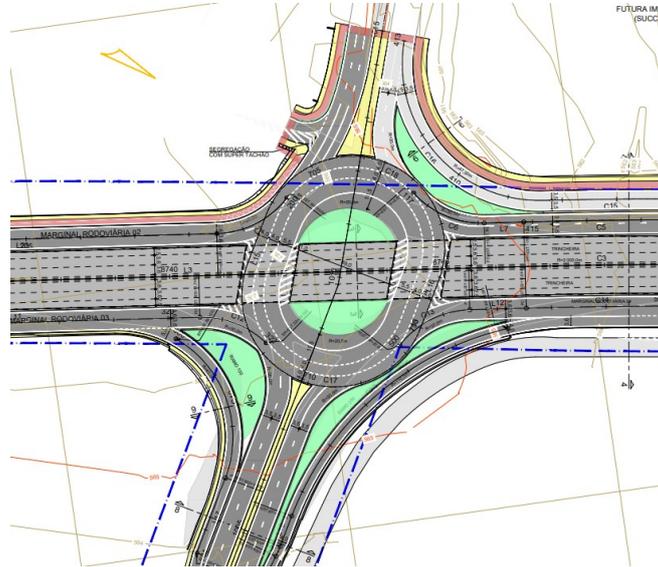


Figura 3. Projeto Geométrico (Anteprojecto “Trevo Catuai”, 2021).

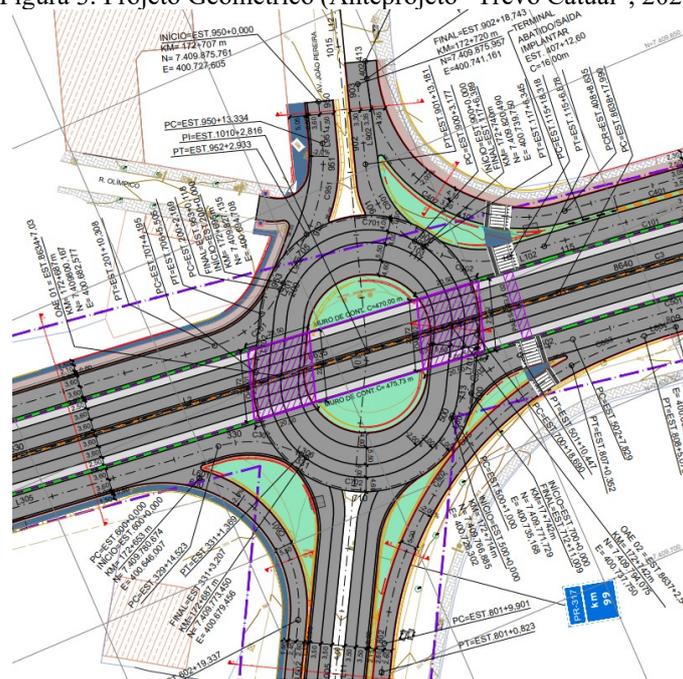
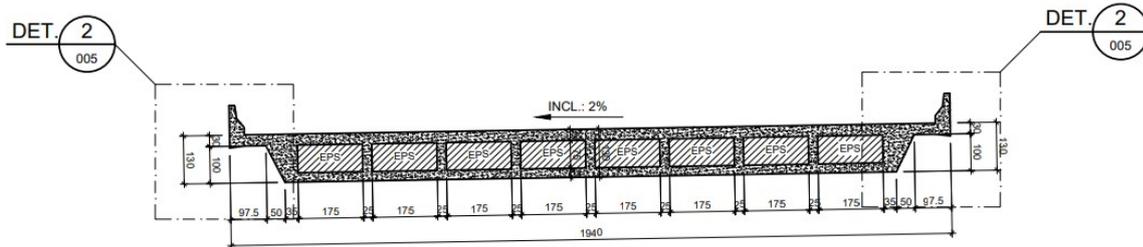


Figura 4. Projeto Geométrico (Contratação Integrada “Trevo Catuai”, 2024).

Projeto OAE

Não foi utilizada a estrutura do anteprojecto, no Projeto Executivo aprovado a OAE será moldada in loco o que se permite fazer a curva da rotatória no viaduto, o que não era possível com a estrutura do Anteprojecto.



ra 5. Projeto OAE (Anteprojeto “Trevo Catuaí”, 2021).

Fig

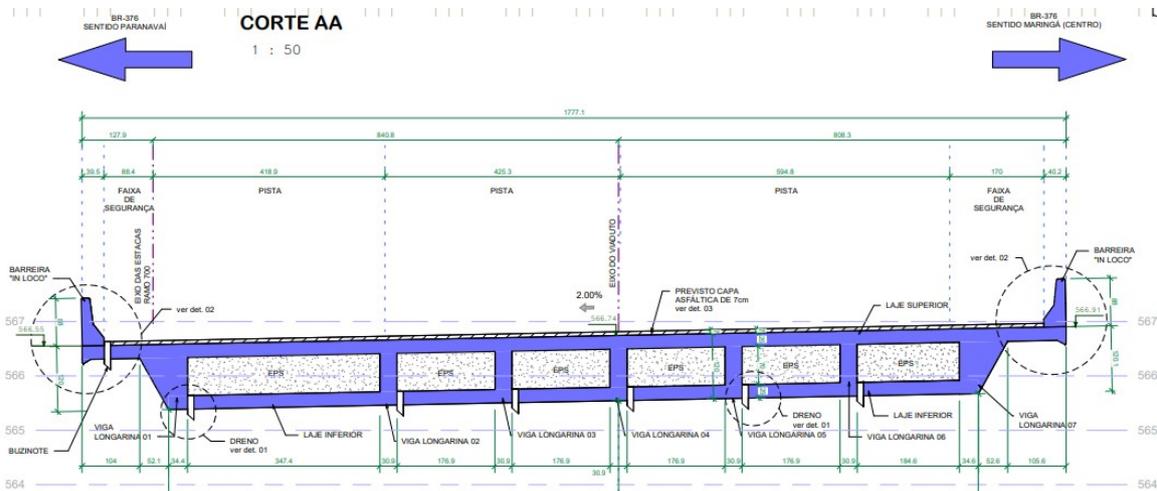


Figura 6. Projeto OAE (Contratação Integrada “Trevo Catuaí”, 2024).

Projeto De Sinalização

Utilizado parcialmente no Projeto Executivo, pois as placas foram diagramadas novas pela contratada, que estariam de forma mais clara e usual para o usuário.

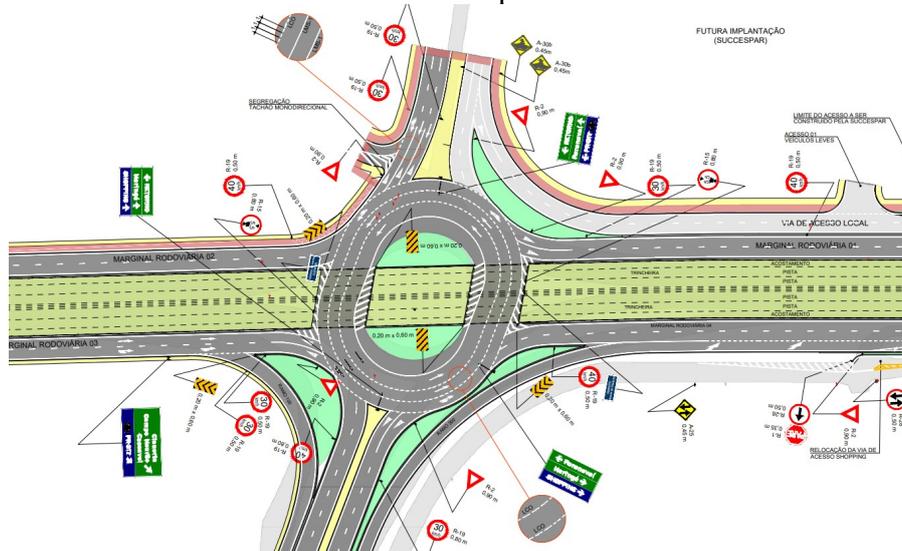


Figura 7. Projeto Sinalização (Anteprojeto “Trevo Catuaí”, 2021).

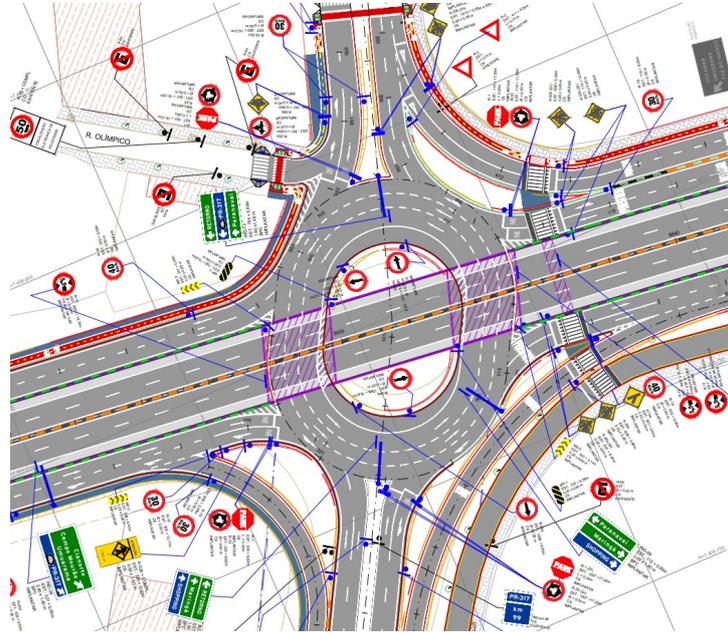


Figura 8. Projeto Sinalização (Contratação Integrada “Trevo Catuai”, 2024).

Projeto De Pavimentação

Não foi possível utilizar a mesma estrutura do pavimento proposta no anteprojeto, pois não foi realizado a análise mecanicista anteriormente. Desta forma, de acordo com o método utilizado pela projetista da contratação integrada, a estrutura proposta estaria com a espessura menor do que a recomendada, por este motivo foi apresentado outra estrutura do pavimento.

A empresa da Contratação Integrada recalculou o número N, realizando uma nova contagem de tráfego por 7 dias durante 24 horas.

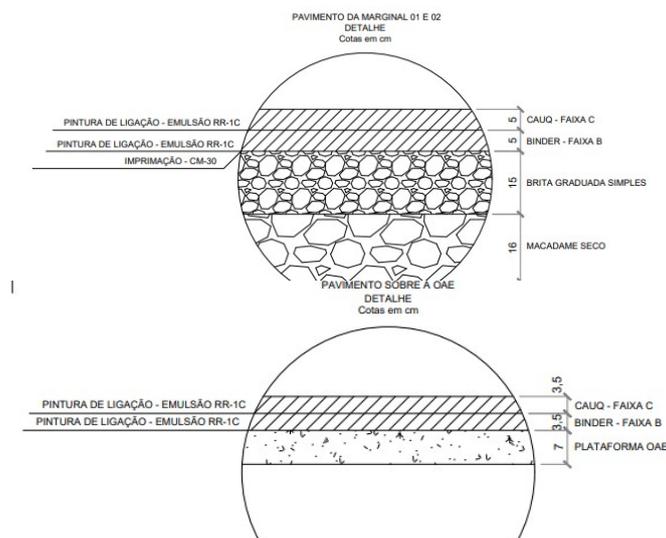


Figura 9. Projeto Pavimentação (Anteprojeto “Trevo Catuai”, 2021).

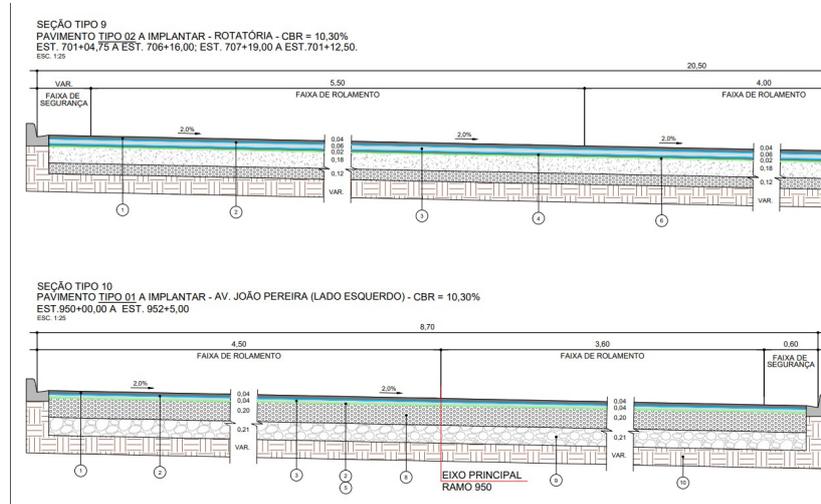


Figura 10. Projeto Pavimentação (Contratação Integrada “Trevo Catuaí”, 2024).

Projeto Passarelas

Inicialmente, as passarelas foram apresentadas no anteprojeto de acordo com as estruturas padrões do caderno do DNIT, de forma que não foram estudados anteriormente a implantação da passarela de acordo com a topografia do local.

A projetista da Contratação Integrada, após os levantamentos propôs uma nova passarela, alterando o local da passarela 01, pois no local previsto do anteprojeto teria interferência com ligações de energia da Copel e os gastos para realocações de postes de alta tensão não estavam previstos no escopo, e ainda, acarretaria o atraso da obra até realizar o remanejamento de postes de alta tensão. Desta forma o DER/PR, em conjunto com o projetista e participação do município buscaram uma alternativa mais viável, chegando ao local atualmente determinado, de modo que obteve alteração na sua localização e concepção da estrutura da passarela, quando comparado ao anteprojeto.



Figura 11. Projeto Passarela (Anteprojeto “Trevo Catuaí”, 2021).

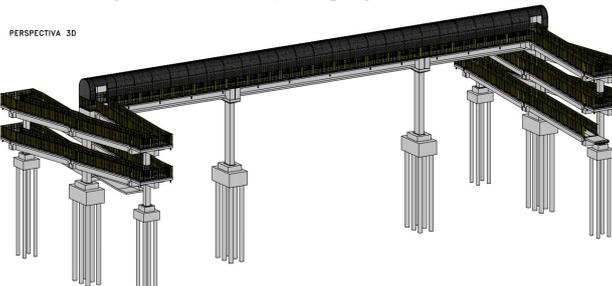


Figura 12. Projeto Passarela (Contratação Integrada “Trevo Catuaí”, 2024).



Projeto De Contenções

No Projeto Executivo foi previsto uma contenção a mais que não estava prevista no anteprojeto, localizada na PR-317, nas coordenadas -23.419044, -51.969378, (próxima a Concrebrás), após realizado o levantamento.

Projeto De Drenagem

O anteprojeto e projeto executivo tiveram pontos convergentes principalmente nos desagues proposto, de modo que o anteprojeto foi aproveitado em sua totalidade.

Análise Comparativa

Em relação a contratação de Projeto Executivo e na sequência contratação de Execução de Obra, para a realização da análise comparativa em relação ao prazo, utilizou os contratos CO062/2019DT (Projeto Executivo) e CO007/2021DT (Execução da Obra), que tinham o mesmo objeto sendo “*Execução de Duplicação da Rodovia PR-323, implantação de duas interseções em desnível, implantação de vias marginais, Umuarama/PR.* Nesta contratação o período para elaboração do projeto executivo foi de 180 dias e o período da execução da obra foi de 808 dias, considerando ainda os tramites de licitação, o prazo do início do Projeto até a conclusão da obra foi de 3 anos e 3 meses.

Realizando-se uma análise descontando o período de trâmites licitatórios e de decisões dos dois contratos, obtêm-se:

DATAS DE ESTUDOS			
CO062/2019DT (Projeto) e CO007/2021DT (Obra)			
Projeto Executivo	17/02/2020	15/08/2020	180
Tempo de Licitação	15/08/2020	12/03/2021	209
Execução da Obra	12/03/2021	29/05/2023	808
Descontando o período de Tramitação/ Decisão			988

Tabela 01. Contratos Projeto Executivo e Obra (Autora, 2024).

CO096/2023DT			
Contratação Integrada			
Projeto Executivo	01/09/2021	01/03/2022	181
Tempo de Licitação	01/03/2022	09/10/2023	587
Execução da Obra	09/10/2023	28/09/2025	720
Descontando o período de Tramitação/ Decisão			901

Tabela 02. Contratos Anteprojeto e Contratação Integrada (Autora, 2024).

Desta forma, pode-se observar que o prazo para o projeto e execução nas duas modalidades de contratos foi bastante semelhante: 3 anos e 8 meses para o Projeto Básico, Executivo e Execução de Obra, e 3 anos e 5 meses para o Anteprojeto e Contratação Integrada.

No que diz respeito aos aditivos de valor, a modalidade de Contratação Integrada se destaca positivamente. De acordo com a Lei 14.133/2021, essa modalidade não permite aditivos de valor (em ressalva o aditivo de valor pode ocorrer em casos extraordinários), fixando os valores desde o início. Isso garante a previsibilidade orçamentária, como observado no contrato CO096/2023DT. Em contraste, o contrato CO007/2021DT teve um aditivo de valor devido a serviços adicionais em 20/07/2022, próximo ao final do contrato, necessitando uma nova alocação de recursos públicos



que não estava prevista no início da obra. Assim, a Contratação Integrada proporciona maior segurança aos fiscais e permite um planejamento de recursos com maior precisão.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com base nas informações e comparações apresentadas, podemos concluir que o processo de contratação integrada demonstrou eficiência e coerência em diversos aspectos, apesar do prazo de aproximadamente 4 anos para a finalização da obra desde o início das tratativas até a conclusão da implantação.

Ao analisar todo o processo, desde os levantamentos iniciais até a execução da obra, incluindo os estágios de Anteprojeto, Projeto Executivo e todos os trâmites legais, observamos que a contratação integrada proporcionou uma abordagem que se mostrou adequada às necessidades do projeto. Apesar do prazo ser considerável, o processo foi conduzido de forma a minimizar divergências entre o Anteprojeto e o Projeto Executivo, evitando atrasos significativos no andamento do contrato.

É importante destacar que, nas condições específicas deste estudo de caso, em que o Anteprojeto foi concedido por uma empresa terceirizada ao invés de ser obtido por licitação do DER/PR, a contratação integrada se mostrou uma escolha viável e eficaz. Essa abordagem proporcionou uma maior integração entre as diferentes fases do projeto, possibilitando uma execução mais eficiente e colaborativa.

Além disso, a modalidade de Contratação Integrada se destaca por não permitir aditivos de valor, conforme estabelecido pela Lei 14.133/2021. Isso garante a previsibilidade orçamentária, evitando a necessidade de novas alocações de recursos públicos não previstas desde o início. Esse aspecto proporciona maior segurança aos fiscais e permite um planejamento de recursos com maior precisão, como evidenciado pela comparação entre os contratos analisados.

Em relação à análise comparativa com os contratos de Projeto Executivo e posterior contratação da execução da obra, os resultados não mostraram grandes divergências. Isso impede concluir que as modalidades de Anteprojeto e Contratação Integrada são significativamente mais ágeis do que a contratação do Projeto Executivo e Execução das Obras separadamente.

Portanto, diante das circunstâncias apresentadas, é crucial avaliar cada caso individualmente e selecionar a abordagem de contratação mais adequada às características e necessidades específicas de cada projeto de infraestrutura viária. A análise crítica entre o Anteprojeto e a contratação integrada reflete positivamente, evidenciando que, apesar do prazo, considerando todos os trâmites até a licitação, o processo foi conduzido de forma eficiente e sem causar atrasos no andamento do contrato.

REFERÊNCIAS

Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021. Institui o novo marco legal das licitações e contratações públicas no Brasil. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 1º abr. 2021. Seção 1, p. 1. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2021/lei/14133.htm]. Acesso em: [07/06/2024].

Contrato CO062/2019DT [22/11/2019]. Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Paraná (DER/PR), Superintendência Regional Noroeste.

Contrato CO007/2021DT [01/03/2021]. Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Paraná (DER/PR), Superintendência Regional Noroeste.

Contrato CO096/2023DT [04/09/2023]. Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Paraná (DER/PR), Superintendência Regional Noroeste.