



ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR

VINCULADO AO DFD Nº 016/2026/SESPUMA

OBJETO: Contratação de empresa de engenharia/arquitetura para execução de obra civil com fornecimento de materiais e mão de obra da Sede do 5º BAPM - Polícia Militar de Santa Catarina (PMSC), contemplando edificação institucional e hangar de aeronaves. A obra acontecerá junto ao Aeroporto Federal Antônio Correia Pinto de Macedo, Bairro Guarujá, em Lages/SC.

1. DESCRIÇÃO DA NECESSIDADE

A presente demanda fundamenta-se na necessidade estratégica de dotar o 5º Batalhão de Aviação da Polícia Militar (5º BAPM) de infraestrutura física própria, moderna e tecnicamente adequada às suas atividades finalísticas no Planalto Serrano. A carência de uma sede administrativa integrada a um hangar de aeronaves em solo próprio compromete a eficiência operacional, a segurança dos ativos aeronáuticos de alto valor e a economicidade administrativa, uma vez que a unidade depende de instalações provisórias. Portanto, a construção deste complexo institucional visa não apenas centralizar as operações de comando e logística aeroespacial, mas sobretudo garantir a prontidão imediata da corporação em missões de policiamento, resgate aeromédico e defesa civil, em estrita observância ao Plano Estratégico da PMSC e às normas de segurança da aviação civil e militar.

Tendo como principais objetivos a eficiência operacional e prontidão, visto que a centralização de comandos, ao unificar a sede administrativa e o hangar, reduz o tempo de resposta (scramble) em ocorrências de emergência, como resgates aeromédicos e apoio a operações terrestres.

A necessidade de instalações que atendam às normas da ANAC para guarda e manutenção de aeronaves, o que quartéis comuns não suportam, além da preservação do patrimônio com a proteção das aeronaves (ativos de alto valor) contra intempéries e corrosão, reduzindo custos de manutenção corretiva, bem como instalações projetadas com controle de acesso rigoroso para proteger equipamentos sensíveis e armamentos da corporação. Em conjunto a infraestrutura técnica, a economicidade (Custo-Benefício) com a extinção de aluguéis, visto que atualmente, muitas unidades de aviação operam em hangares privados ou de aeroclubes, assim a construção de sede própria elimina despesas recorrentes de locação, gerando economia a longo prazo.

Ainda, provimento de alojamentos, salas de planejamento de voo e áreas de treinamento adequadas para os pilotos e tripulantes operacionais (efetivo especializado) que cumprem escalas de 24h, garantindo melhorias das condições de trabalho.



2. PREVISÃO NO PLANO DE CONTRATAÇÕES ANUAL

Não houve previsão de inclusão.

3. REQUISITOS DA CONTRATAÇÃO

Os requisitos de contratação ora estabelecidos visam assegurar que a execução da obra da Sede e Hangar do 5º BAPM seja conduzida por empresa com comprovada expertise técnica e solidez operacional, compatíveis com a especificidade do objeto. Diante da complexidade estrutural inerente a hangares de aeronaves — que demandam grandes vãos livres, pavimentação de alta resistência e sistemas críticos de segurança contra incêndio — as exigências de habilitação técnica, qualificação profissional e garantias contratuais visam mitigar riscos de inadimplemento, garantir a integridade do patrimônio público e assegurar a estrita observância às normas da ABNT e aos regulamentos de segurança da aviação civil e militar.

Requisitos de Qualificação Técnica – Considerando que a edificação contempla um hangar com vãos livres superiores a 17 (dezessete) metros e cobertura metálica de grande porte, a contratada deverá comprovar experiência prévia em estruturas de alta complexidade. Tal exigência justifica-se pela necessidade de garantir a estabilidade do abrigo das aeronaves, ativos de alto valor da PMSC.

Requisitos de Aceitabilidade e Medição – A contratação adotará o regime de empreitada por preço global, com medições vinculadas à entrega de etapas completas (marcos contratuais), conforme cronograma físico-financeiro. Este modelo visa conferir maior previsibilidade orçamentária e mitigar riscos de aditivos por erros de quantificação comuns em obras de edificação institucional.

Requisitos de Sustentabilidade e Normas – A execução da obra deverá observar rigorosamente as Normas Brasileiras (NBR/ABNT) aplicáveis à construção civil, com especial ênfase nas diretrizes de acessibilidade, segurança contra incêndio e desempenho estrutural. Adicionalmente, devido à natureza híbrida do complexo, todos os sistemas deverão estar em estrita conformidade com as normas técnicas da ANAC, garantindo que as instalações do hangar e as áreas de manobra atendam aos requisitos de segurança operacional e resistência exigidos para a infraestrutura aeroportuária.

Requisitos de Gestão de Riscos (Seguros e Garantias) – Identifica-se como risco crítico a interrupção da obra por insolvência da contratada. Para mitigar tal evento, o edital preverá a exigência de Seguro-Garantia, assegurando a continuidade da construção e a proteção do patrimônio público contra sinistros durante a execução.

Além disso, a contratada deverá atender as determinações contidas no Termo de Referência no que diz respeito aos demais requisitos que deverão ser observados na execução do objeto.



4. ESTIMATIVA DAS QUANTIDADES

A obra abrange implantação edificação institucional e hangar de aeronaves, totalizando 1.100,60m². As áreas e os respectivos ambientes que as compõe estão descritas no projeto arquitetônico, projetos complementares, memorial descritivo, memória de cálculo, e orçamento, documentos essas parte integrante do processo licitatório.

5. LEVANTAMENTO DE MERCADO

Considerando os requisitos definidos e as opções disponíveis no mercado, foram analisados aspectos de economicidade, eficácia, eficiência e padronização. Dessa forma, a solução escolhida atende ao objetivo esperado de maneira otimizada. O Município e a secretaria demandante, não possui corpo operacional e técnico disponível para a realização desta obra, devido à alta demanda e então sendo necessário a contratação de uma empresa para realização dos serviços.

Através do programa de necessidades elaborado para a construção da edificação em questão, visando atender plenamente suas funções, foi montado orçamento baseado em tabelas oficiais (SINAPI) que representam o mercado da construção civil. A Tabela SINAPI (Sistema Nacional de Pesquisa de Custos e Índices da Construção Civil) é um sistema de referência oficial que fornece dados de custos e índices da construção civil no Brasil. Ela é utilizada como parâmetro obrigatório para a elaboração de orçamentos de obras públicas, por possuir um vasto banco de dados que inclui insumos, mão de obra e equipamentos. Tendo assim, como objetivo principal garantir a padronização, a transparência e a economicidade nos gastos públicos com construção civil.

6. ESTIMATIVA DO VALOR DA CONTRATAÇÃO

Estima-se o valor de R\$ 3.078.756,49 (Três milhões, setenta e oito mil, setecentos e cinquenta e seis reais e quarenta e nove centavos) para a contratação, limite máximo aceitável para contratação, orçado com base nos sistemas de custos federais e estaduais oficiais, bem como em pesquisas de preço complementares.

7. DESCRIÇÃO DA SOLUÇÃO COMO UM TODO

A solução consiste na construção de um bloco edificado de cerca de 1.100,60 m², composto de de dois pavimentos e área do hangar com pé-direito duplo. Em estrutura pré-moldada em concreto armado, paredes externas em placas de concreto pré-moldado, cobertura em telha termoacústica, e divisórias internas em alvenaria de blocos cerâmicos. Fachadas compostas por pele de vidro, e marquise e pórtico em ACM. Revestimentos de paredes com pintura acrílica, pisos com revestimento cerâmico nas área



administrativas e de apoio, e piso de concreto tipo radier para área do hangar. Além de todas as instalações elétricas, hidrossanitárias, de circuito interno, PPCI, atendendo os projetos complementares.

O programa de necessidades se divide em três setores principais: área administrativa, setor de apoio para equipe, e área destinada ao hangar.

Área administrativa - Térreo:

- Recepção;
- Circulação;
- Lavabo;
- P4;
- Depósito/almoxarifado;
- Reserva/cofre;
- Farmácia.

Área administrativa – Primeiro Pavimento:

- Comando;
- P1, P3 e P4;
- Lavabos;
- SIPAA;
- Sala de aula.

Setor de apoio - Térreo:

- Dormitório Maculino;
- Dormitório Feminino;
- Banheiro Feminino;
- Banheiro Masculino;
- Estar/convivência/refereitório.

Setor de apoio – Primeiro pavimento:

- Alojamento tripulantes;
- Banheiro coletivo;
- Armários tripulantes;
- Alojamento oficiais;
- Banheiro;
- Academia.

Hangar - Térreo:



- Hangar;
- CTM/almojarifado;
- Ferramentas aeronave;
- Utilidades Samu;
- Equipamentos Samu;
- Suíte de Transito com banheiro;
- Epurgo;
- DML;
- Sala de estabilização.

Para tanto seguirá junto ao processo licitatório os projetos executivos, memorial descritivo e planilhas orçamentárias para conduzir tecnicamente a obra em questão.

8. JUSTIFICATIVAS PARA O PARCELAMENTO OU NÃO DA CONTRATAÇÃO

Após análise da sequência de execução e a naturalidade do objeto, entende-se que, por se tratar de um objeto que possui interdependência do conjunto de serviços específicos, torna-se prejudicial o parcelamento do objeto.

Entende-se que, o parcelamento causaria dispêndios ao conjunto, uma vez que, tanto o procedimento de execução dos serviços quanto a qualidade dos materiais empregados, impactam no resultado final pretendido. Assim, o objeto exige dimensionamento e especificações correspondentes desde a fase projetual até a fase executiva.

Por conseguinte, o parcelamento do objeto, através de distintas contratações, pode vir a acarretar divergências que, mesmo que ínfimas, ocasionariam em prejuízos tanto técnicos quanto econômicos para a Administração, caso surja a necessidade de correções.

Portanto, opta-se pelo NÃO PARCELAMENTO/DIVISÃO do objeto de contratação. Desta forma, a execução das atividades deverá ser realizada por única empresa, como forma de garantir a compatibilização das soluções técnicas adotadas no desenvolvimento das mesmas.

9. RESULTADOS PRETENDIDOS

O objetivo principal desta contratação é a entrega de uma infraestrutura institucional completa e operacional, visando alcançar os seguintes resultados:

- **Autonomia e Economicidade:** Eliminar a dependência de espaços locados ou cedidos precariamente, convertendo despesas correntes (aluguéis e adaptações) em investimento patrimonial e reduzindo os custos de manutenção de longo prazo.



- Aumento da Prontidão Operacional: Reduzir o tempo de resposta em missões aeroespaciais no Planalto Serrano, por meio de uma sede integrada que permita o acionamento imediato da tripulação e a decolagem célere das aeronaves em situações de emergência.
- Preservação do Patrimônio Público: Garantir a adequada proteção e abrigo das aeronaves da PMSC em hangar tecnicamente dimensionado, mitigando o desgaste precoce causado por intempéries e garantindo a conformidade com os rigorosos planos de manutenção aeronáutica.
- Excelência no Atendimento ao Cidadão: Prover suporte logístico eficiente para operações de transporte de órgãos, resgate aeromédico e apoio à Defesa Civil, ampliando a qualidade dos serviços prestados à sociedade catarinense.
- Valorização e Segurança do Efetivo: Oferecer um ambiente de trabalho seguro, moderno e que atenda às normas de saúde e segurança ocupacional, adequado à rotina de prontidão 24 horas dos profissionais de aviação.

O sucesso da contratação será medido pela entrega da obra no prazo contratual, com o recebimento definitivo atestando a plena funcionalidade do hangar e das áreas administrativas.

10. PROVIDÊNCIAS A SEREM ADOTADAS

Trata-se de contratação realizada habitualmente pela Administração, não havendo, no momento, necessidade de adequação do ambiente do órgão e também necessidade de capacitação de servidores para atuarem na contratação e fiscalização dos serviços, de acordo com as especificidades do objeto.

Fica somente indicada a recuperação e ampliação do asfalto do entorno da nova edificação que conecta com a pista do aeroporto.

11. CONTRATAÇÕES CORRELATAS E/OU INTERDEPENDENTES

Contratação independente.

12. DESCRIÇÃO DE POSSÍVEIS IMPACTOS AMBIENTAIS

A execução do projeto observará rigorosamente a legislação ambiental, priorizando o descarte adequado dos resíduos de demolição em bota-fora licenciado e o controle de emissões atmosféricas e sonoras. A nova edificação será dotada de dispositivos de economia hídrica e sistema de tratamento de efluentes em conformidade com as normas técnicas, garantindo a preservação do lençol freático e a sustentabilidade operacional do complexo esportivo.

Para uma obra pública, a gestão dos impactos ambientais é crucial para garantir a sustentabilidade da intervenção, assim os impactos devem ser divididos em duas fases: Obras (curto prazo) e Operação (longo prazo).



Fase de Construção (Impactos Diretos)

- Gestão de Resíduos Sólidos (Entulho): Este é o principal impacto. Deve-se prever o Plano de Gerenciamento de Resíduos da Construção Civil (PGRCC), garantindo que o entulho da demolição da estrutura antiga seja triado e transportado para aterros de resíduos da construção (Classe A) licenciados.
- Emissão de Ruídos e Poeira: Previsão de medidas mitigadoras, como umectação (molhar) do solo durante a demolição e terraplenagem, além de restrição de horários de trabalho para não incomodar a vizinhança.
- Impermeabilização do Solo: A construção cria uma área impermeável, assim preve-se mecanismos para que a água da chuva não sobrecarregue o sistema público, como a instalação de drenagem no entorno.

Fase de Operação (Uso do Hangar)

- Os impactos ambientais na fase de operação estão primordialmente vinculados à manutenção e movimentação das aeronaves. Para mitigá-los, a solução deverá prever sistemas de tratamento de efluentes com separadores de hidrocarbonetos, planos de gerenciamento de resíduos sólidos perigosos (PGRS) e o estrito cumprimento das normas de controle de ruído aeronáutico e perigo aviário, garantindo uma operação sustentável e segura para o ecossistema local.

13. POSICIONAMENTO CONCLUSIVO

Após análise com base no presente ETP, conclui-se que a contratação de empresa de engenharia/arquitetura para execução de obra civil se torna viável em termos de disponibilidade de mercado e necessidade da Prefeitura Municipal de Lages, bem como 5º Batalhão de Aviação da Polícia Militar (5º BAPM), não sendo encontrados impedimentos ao prosseguimento do presente processo, sendo que a solução proposta se enquadra tanto técnica quanto economicamente viável para o equipamento proposto.



14. RESPONSÁVEIS

Documento elaborado por: Danyelle Donati – Arquiteta SEPLAM

Documento revisado por: Jhuan Kojitski Ribeiro – Diretor de Projetos SEPLAM

Lages (SC), 13 de maio de 2026.

RESPONSÁVEL PELA ELABORAÇÃO

Nome: Danyelle Donati

Cargo: Arquiteta - SEPLAM

E-mail: danybxd.seplam@gmail.com

RESPONSÁVEL TÉCNICO

Nome: Jhuan Kojitski Ribeiro

Cargo: Diretor de Projetos

E-mail: diretorprojetos.seplam@lages.sc.gov.br