

## APRESENTAÇÃO

Em conformidade com a Lei Federal nº 14.133, de 1º de abril de 2021, que estabelece normas gerais de licitação e contratação para as Administrações Públicas diretas, autárquicas e fundacionais da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, e com o Decreto estadual nº 10.207, de 27 de janeiro de 2023, que regulamenta a etapa preparatória das contratações na administração pública direta, autárquica e fundacional do Estado de Goiás, o Estudo Técnico Preliminar (ETP) é o documento constitutivo da primeira etapa do planejamento de uma contratação que caracteriza o interesse público envolvido e a sua melhor solução, dando base ao anteprojeto, ao termo de referência ou ao projeto básico a serem elaborados caso se conclua pela viabilidade da contratação.

## OBJETO PRETENDIDO

Contratação de empresa especializada, em caráter emergencial, para execução do remanescente das obras de duplicação da Rodovia GO-210, compreendendo a proteção dos serviços parcialmente executados, a conclusão do pavimento rígido na pista esquerda e dos serviços de drenagem, no trecho de 2,49 quilômetros entre a interseção com a rodovia GO-333 e a proximidade da interseção com a rodovia GO-174.

A contratação emergencial justifica-se pela situação atual dos serviços executados no trecho entre as estacas Est. 176+10,136 e Est. 301+0,400, com extensão aproximada de 2,49 quilômetros, restrita à pista esquerda em implantação. Nesse segmento há serviços de terraplenagem e pavimentação parcialmente concluídos, incluindo base em Brita Graduada Tratada com Cimento (BGTC), placas de concreto e dispositivos de drenagem, atualmente expostos às intempéries e ao escoamento superficial, o que aumenta o risco de degradação e compromete a integridade da obra.

A contratação será realizada por meio de **Dispensa de Licitação**, em conformidade com o artigo 75 da Lei Federal nº 14.133/2021, que prevê hipóteses em que a Administração Pública pode contratar diretamente em razão da urgência da intervenção. A medida é necessária para garantir a segurança estrutural da rodovia, a adequada trafegabilidade e a continuidade do fluxo de veículos na região, prevenindo riscos à coletividade e assegurando a eficiência do serviço público.

Registre-se, para fins de adequada delimitação do escopo da intervenção, que o trecho objeto da presente contratação emergencial corresponde ao segmento da duplicação originalmente contratada compreendido entre a interseção com a rodovia GO-333 e a interseção com a rodovia GO-174 (Anel Viário de Rio Verde), abrangendo três segmentos do Sistema Rodoviário Estadual (SRE), conforme atualização de fevereiro de 2026.

Conforme demonstrado no Quadro 1, o trecho total da obra original estende-se do fim da duplicação, no município de Rio Verde, até o entroncamento com a rodovia GO-174, contemplando os seguintes segmentos: SRE 210EGO0485, com extensão de 3,81 km, entre o fim da duplicação (Rio Verde) e o entroncamento com a rodovia GO-333; SRE 210EGO0487, com extensão de 1,10 km, entre o entroncamento com a rodovia GO-333 e o fim do trecho urbano de Rio Verde; e SRE 210EGO0490, com extensão de 1,37 km, entre o fim do trecho urbano de Rio Verde e o entroncamento com a rodovia GO-174.

A presente contratação emergencial, contudo, restringe-se à parcela de 2,49 km compreendida entre o entroncamento da rodovia GO-333 ao entroncamento da rodovia GO-174, abrangendo integralmente os segmentos SRE 210EGO0487 (1,10 km de extensão) e 210EGO0490 (1,37 km de extensão), acrescidos de pequeno trecho inicial do SRE 210EGO0485, totalizando 2,49 km. Ressalte-se que é nesse segmento que houve execução parcial de serviços — notadamente terraplenagem, base de brita graduada tratada com cimento (BGTC), pavimento rígido de concreto e dispositivos de drenagem — conforme demonstrado nos autos e no Projeto do Remanescente aprovado pela Nota Técnica nº 8/2026/GOINFRA/DPJ-22794.

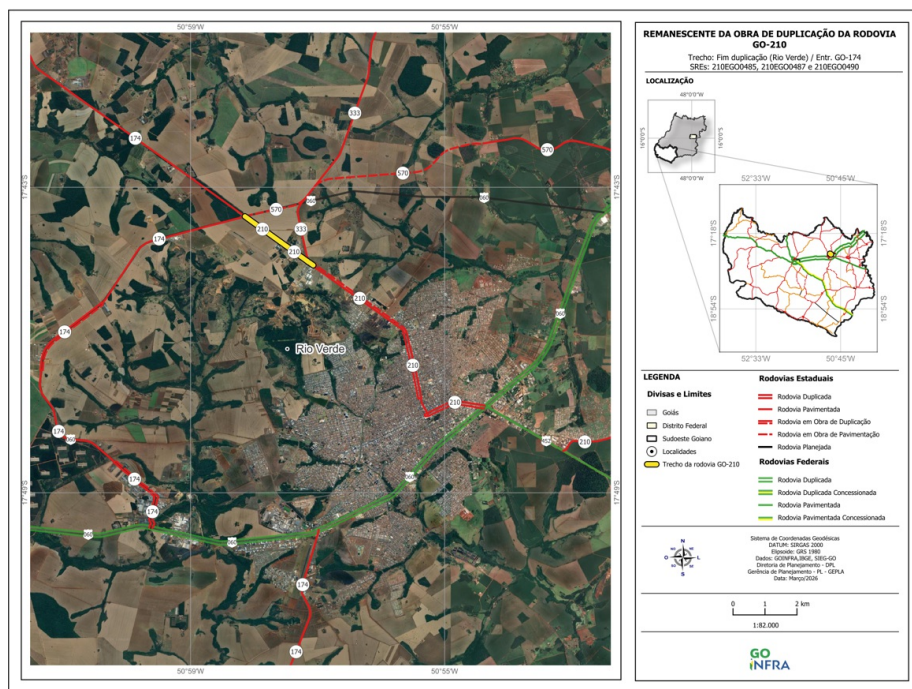
Quadro 1: Resumo objeto da contratação

RODOVIA	SRE	INÍCIO	FIM	INICIAL (km)	FINAL (km)	EXTENSÃO (km)	EXTENSÃO PROJETO (km)
GO-210	210EGO0485	Fim duplicação (Rio Verde)	Entr. GO-333 (Rio Verde)	456,98	460,79	3,81	2,49
GO-210	210EGO0487	Entr. GO-333 (Rio Verde)	Fim trecho urbano (Rio Verde)	460,79	461,89	1,10	
GO-210	210EGO0490	Fim trecho urbano (Rio Verde)	Entr. GO-174	461,89	463,27	1,37	

Fonte: Elaboração própria a partir do Sistema Rodoviário Estadual (SRE) – versão fevereiro/2026.

Na sequência, a Figura 1 apresenta a localização geográfica para a execução das obras em caráter emergencial na rodovia GO-210, em destaque;

Figura 1: Mapa de localização da obra



Fonte: Elaboração própria.

## INTRODUÇÃO

O dinamismo da economia goiana impõe desafios contínuos à Administração Pública, especialmente no que se refere à necessidade de modernização da infraestrutura logística e de transportes, como fator essencial para o fortalecimento das cadeias produtivas e para a ampliação da competitividade estadual. Nesse cenário, destacam-se as atividades vinculadas ao setor primário (agricultura, pecuária e extrativismo vegetal, animal e mineral), bem como o setor secundário, composto por atividades industriais diversificadas, cuja eficiência depende diretamente da adequada conectividade entre os meios de produção e os mercados consumidores.

Dessa forma, a oferta de uma infraestrutura de transportes eficiente, segura e integrada revela-se condição indispensável ao desenvolvimento econômico e social do Estado de Goiás, sobretudo em razão de sua expressiva extensão territorial e de sua posição estratégica na articulação com Estados limítrofes e corredores logísticos multimodais.

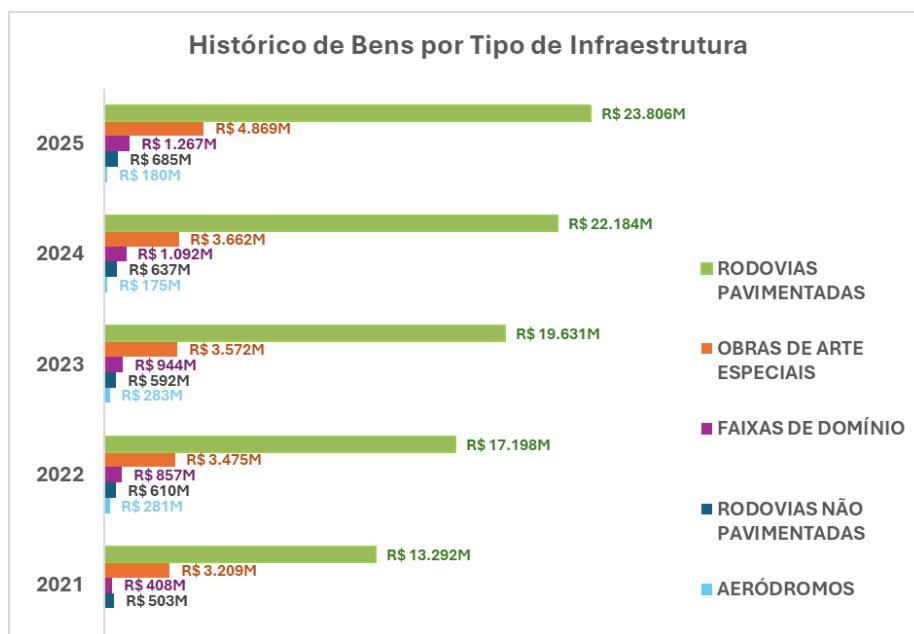
A infraestrutura de transportes exerce papel estruturante no desempenho regional, constituindo-se como base para a realização de trocas econômicas, para a mobilidade da população e para a integração produtiva. Nesse contexto, o Plano Plurianual (PPA) do Estado de Goiás reconhece a infraestrutura como instrumento indutor do desenvolvimento econômico e social, ao promover a integração territorial, a melhoria da qualidade de vida da população e a sustentabilidade ambiental, tornando o Estado mais atrativo e competitivo.

Com vistas a esse crescimento, o Governo de Goiás vem realizando investimentos contínuos em infraestrutura e logística, pautados na gestão eficiente dos recursos públicos e na adoção de práticas que viabilizem novos vetores de desenvolvimento em todas as regiões do Estado.

Em decorrência desse processo de investimento e ampliação da Rede Rodoviária Estadual, evidencia-se a magnitude do patrimônio público sob gestão da Agência Goiana de Infraestrutura e Transportes (GOINFRA). Conforme dados do Sistema Rodoviário Estadual (SRE), versão de dezembro de 2025, a malha estadual totaliza **21.274,38 quilômetros de rodovias**, alcançando um **valor patrimonial estimado de R\$ 30.806.820.463,10**, abrangendo rodovias pavimentadas e não pavimentadas, Obras de Arte Especiais, valores de terra nua das faixas de domínio e aeródromos sob jurisdição estadual, conforme o **Inventário de Bens de Infraestrutura da GOINFRA – Exercício 2025** (Documento SEI nº 84261824).

Nesse contexto, a **Figura 2** apresenta o histórico de valorização dos bens de infraestrutura da GOINFRA no período de 2021 a 2025, evidenciando a evolução patrimonial contínua e o incremento progressivo do valor dos ativos públicos de infraestrutura sob responsabilidade da Agência.

Figura 2: Histórico de Bens de Infraestrutura da GOINFRA (2021-2025)



Fonte: Elaboração própria a partir de dados do Inventário dos Bens de Infraestrutura da GOINFR.

(SEI nº 84261824).

Visando à preservação desse patrimônio público, a GOINFRA atua de forma sistemática na implementação de ações de conservação preventiva e corretiva, restauração e reconstrução de pavimentos, com o objetivo de manter e recuperar as características funcionais originalmente previstas nos projetos, assegurando condições adequadas de segurança e conforto aos usuários, bem como a racionalização dos custos públicos por meio da redução de intervenções corretivas emergenciais.

É nesse contexto que o presente **Estudo Técnico Preliminar**, o qual, ainda que precedido pelo projeto de engenharia, mantém sua relevância como instrumento indispensável de planejamento da contratação, destinado a **justificar, fundamentar e validar tecnicamente solução emergencial** proposta para a contratação de empresa especializada na execução das obras necessárias à proteção dos serviços parcialmente concluídos na duplicação da rodovia GO-210, no trecho em destaque da malha viária do Estado de Goiás, em conformidade com os princípios da eficiência, economicidade e interesse público.

## ESTUDO SOCIOECONÔMICO

O Estado de Goiás é notadamente extenso, caracterizado por uma marcante desigualdade distribuída pelo território dos seus 246 municípios. Para otimizar a gestão de políticas públicas, o Estado foi fragmentado em macro escala, agrupando as municipalidades para constituir as Regiões de Planejamento. Considerando a vasta área estadual de aproximadamente 340.106,5 km<sup>2</sup> (conforme o IBGE, 2018), essa regionalização de Goiás visa certa homogeneidade entre os diferentes grupos de municípios. Para tal, são empregados diversos critérios, como legislação preexistente, utilização de um mesmo eixo rodoviário, similaridade de condições socioeconômicas e espaciais, entre outros.

Neste contexto, as Regiões de Planejamento do Estado de Goiás (Regplan) foram instituídas pelo Plano Plurianual (PPA) de 2004-2007, com o objetivo de permitir que as ações governamentais sejam planejadas, executadas e avaliadas em um contexto regionalizado. Dessa forma, as Regplan foram adotadas pela administração pública estadual como uma das principais referências a ser utilizada em todo o ciclo do processo das políticas públicas.

Ainda sob o foco do planejamento público estadual, possuir uma única referência de regionalização para o Estado, pautada nos princípios de organização, endogenia e integração, é crucial para a eficiência e sucesso das ações governamentais. Essa unificação influencia diretamente etapas como o orçamento, a execução financeira e todos os seus instrumentos legais e legislativos correlatos, além do acompanhamento de efetividade da política pública.

Desde o estabelecimento das Regplan, diversos Planos Plurianuais, incluindo o atualmente vigente (PPA 2024-2027), têm se valido dessas regiões para a espacialização das entregas, dos investimentos e da alocação do orçamento estadual.

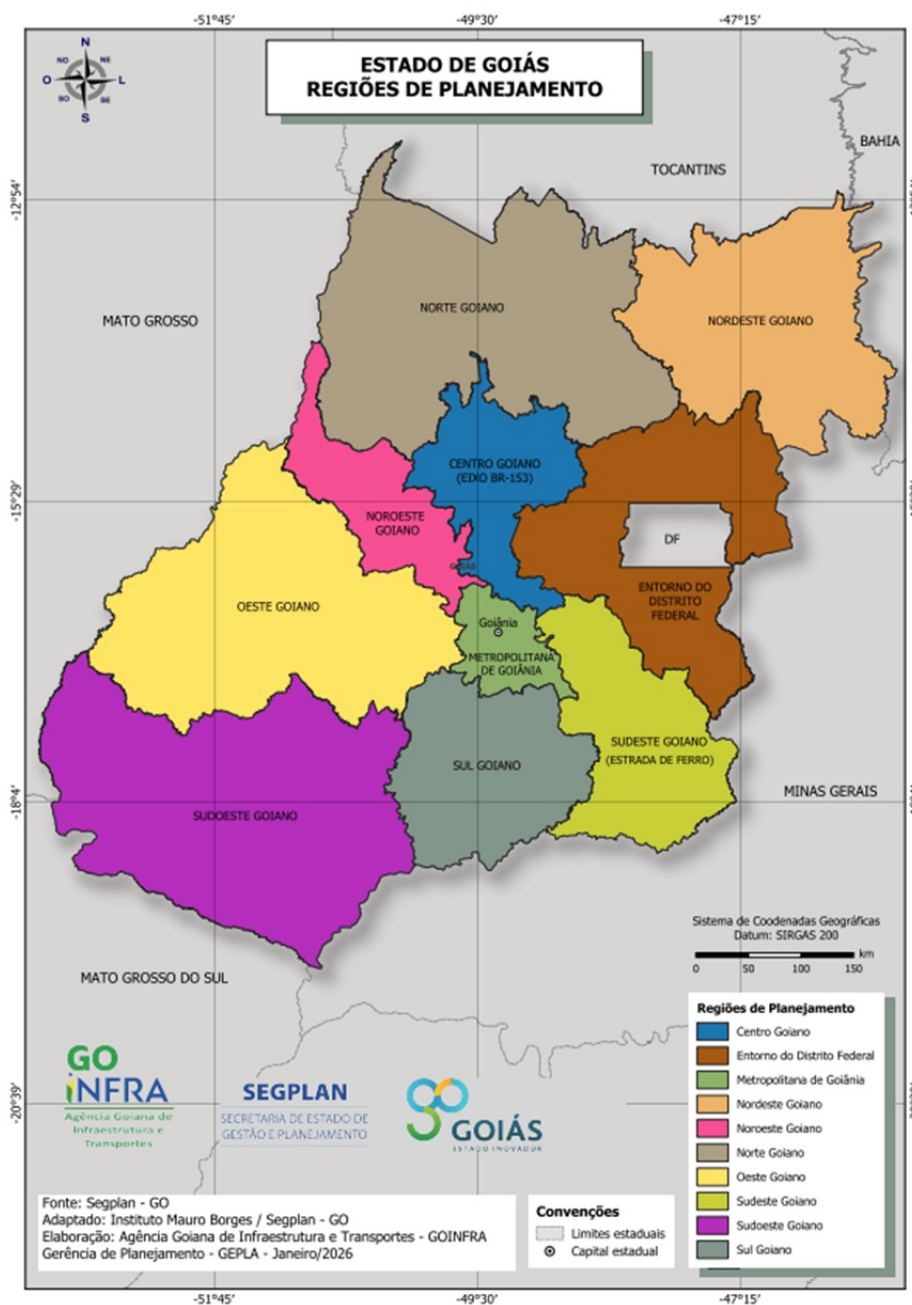
Os critérios estratégicos, socioeconômicos e espaciais utilizados na definição das Regiões de Planejamento, conforme o Instituto Mauro Borges de Estatísticas e Estudos Socioeconômicos (IMB), estão detalhados abaixo. Em seguida é apresentada a Figura 3, que consiste no Mapa das Regiões de Planejamento do Estado de Goiás.

- a. A Região do Entorno do Distrito Federal foi definida conforme o estabelecido na Lei de criação da Região Integrada de Desenvolvimento do DF e Entorno (RIDE) – Lei Complementar (Constituição Federal) nº 94, de 19 de fevereiro de 1998.
- b. A Região Metropolitana de Goiânia (Grande Goiânia mais Região de Desenvolvimento Integrado) é definida pela Lei Complementar Estadual nº 27, de 30 de dezembro de 1999, alterada pela Lei Complementar Estadual nº 54, de 23 de maio de 2005.

c. As Regiões do Norte Goiano e do Nordeste Goiano, constantes no primeiro PPA 2000-2003, foram delimitadas em função de sua homogeneidade em termos de condições socioeconômicas e espaciais e como estratégia de planejamento para investimentos governamentais tendo como objetivo a minimização dos desequilíbrios regionais.

d. As outras seis regiões foram definidas tendo como critério os principais eixos rodoviários do Estado (Centro Goiano – Eixo rodovia BR-153, Oeste Goiano – Eixo rodovia GO-060, Noroeste Goiano – Eixo Estrada-do-Boi, Sudeste Goiano – Eixo Estrada-de-ferro, Sudoeste Goiano – Eixo rodovia GO-060, Sul Goiano – Eixo BR-153). Todos os municípios cujas sedes utilizam o mesmo eixo rodoviário para o deslocamento à Capital do Estado foram considerados pertencentes a uma mesma região de planejamento.

Figura 3: Mapa das Regiões de Planejamento do Estado de Goiás



Fonte: Instituto Mauro Borges (IMB).

Desta forma, visando a eficácia do investimento sob o aspecto social e econômico, aplica-se a análise das Regiões de Planejamento e dos municípios do Estado de Goiás no presente Estudo sob a ótica da ampliação e manutenção da infraestrutura de transportes estadual.

Nesse contexto, contratação de empresa especializada, em caráter emergencial, para execução do remanescente das obras de duplicação da Rodovia GO-210, compreendendo a proteção dos serviços parcialmente executados, a conclusão do pavimento rígido na pista esquerda e dos serviços de drenagem, no trecho de 2,49 quilômetros entre a interseção com a rodovia GO-333 e a proximidade da interseção com a rodovia GO-174, está situada na **Região Sudoeste Goiano** de Planejamento.

A Região de Planejamento - **Região Sudoeste Goiano**, segundo o Instituto Mauro Borges, é composta por 26 municípios, ocupando a 3ª colocação em quantidade de municípios, juntamente com as Regiões de Planejamento Norte Goiano e Sul Goiano, quando comparadas às demais Regiões estudadas pelo IBGE; a 1ª Região em área territorial, com cerca de 61.479,13 km<sup>2</sup>; e a 1ª em área média por município, totalizando 2.364,58 km<sup>2</sup>, conforme comparação realizada no Quadro 2.

Quadro 2: Comparativo I das Regiões de Planejamento do Estado de Goiás

	Municípios	Área territorial	Área/município
--	------------	------------------	----------------

Regiões de Planejamento no Estado de Goiás						
	Quantidade	Posição	Extensão (km <sup>2</sup> )	Posição	Extensão (km <sup>2</sup> )	Posição
Região Centro Goiano	31	2	18.534,75	8	597,90	9
Região do Entorno do DF	19	9	35.926,72	5	1.890,88	4
Região Metropolitana de Goiânia	21	7	7.480,54	10	356,22	10
Região Nordeste Goiano	20	8	38.816,44	4	1.940,82	3
Região Noroeste Goiano	13	10	15.545,48	9	1.195,81	6
Região Norte Goiano	26	3	59.611,40	2	2.292,75	2
Região Oeste Goiano	42	1	52.565,33	3	1.251,56	5
Região Sudeste Goiano	22	6	25.172,03	6	1.144,18	7
<b>Região Sudoeste Goiano</b>	<b>26</b>	<b>3</b>	<b>61.479,13</b>	<b>1</b>	<b>2.364,58</b>	<b>1</b>
Região Sul Goiano	26	3	25.111,05	7	965,81	8
<b>TOTAL</b>	<b>246</b>		<b>340.242,86</b>		<b>14.000,50</b>	

Fonte: Adaptado do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

A Gerência de Planejamento (PL-GEPLA), vinculada à Diretoria de Planejamento da Agência Goiana de Infraestrutura e Transportes, elaborou para as Regiões de Planejamento um Indicador específico, denominado **Densidade de Malha Rodoviária**, tendo por métrica de cálculo, o quociente entre a extensão em quilômetros da malha rodoviária e a área territorial em km<sup>2</sup>, assim expresso:

$$\text{Densidade de Malha Rodoviária Pavimentada} = \text{Extensão total da Malha Pavimentada (km)} / \text{Área territorial (km}^2\text{)}$$

Esta relação busca demonstrar a densidade da infraestrutura rodoviária pavimentada, em relação à área territorial, como um comparativo da oferta de maior ou menor nível de infraestrutura de transportes para cada uma das regiões.

Destaca-se que a **Região de Planejamento – Sudoeste Goiano** situa-se na **1ª** colocação em extensão de rodovias pavimentadas, totalizando **1.951,91 km**, e a **7ª** em **densidade de malha rodoviária pavimentada**, conforme comparação realizada no Quadro 3.

Quadro 3: Comparativo II das Regiões de Planejamento do Estado de Goiás

Regiões de Planejamento no Estado de Goiás	Malha Rodoviária Pavimentada		Densidade de rodovia pavimentada/área	
	Extensão (km)	Posição	Extensão (km/km <sup>2</sup> )	Posição
Região Centro Goiano	1.054,71	7	0,057	3
Região do Entorno do DF	1.095,26	6	0,030	8
Região Metropolitana de Goiânia	675,03	10	0,090	1
Região Nordeste Goiano	945,49	8	0,024	10
Região Noroeste Goiano	704,86	9	0,045	5
Região Norte Goiano	1.715,32	3	0,029	9
Região Oeste Goiano	1.828,41	2	0,035	6
Região Sudeste Goiano	1.177,78	5	0,047	4
<b>Região Sudoeste Goiano</b>	<b>1.951,91</b>	<b>1</b>	<b>0,032</b>	<b>7</b>
Região Sul Goiano	1.687,35	4	0,067	2
<b>TOTAL</b>	<b>12.836,11</b>			

Fonte: Elaboração própria a partir de dados do Sistema Rodoviário Estadual de Goiás – SRE (versão de julho de 2025).

Sob o aspecto demográfico, a **Região Sudoeste Goiano** possui densidade demográfica de **10,60 hab./km<sup>2</sup>**, correspondendo à **6ª** maior Região de Planejamento do Estado em densidade demográfica e a **4ª** em tamanho populacional, com **651.547** habitantes, em comparação demonstrada no Quadro 4.

Quadro 4: Comparativo III das Regiões de Planejamento do Estado de Goiás

Regiões de Planejamento do Estado de Goiás	Densidade Demográfica		População	
	(hab./km <sup>2</sup> ) - 2022	Posição	Quantidade	Posição
Região Centro Goiano	38,50	2	713.535	3

Região do Entorno do DF	37,45	3	1.345.468	2
Região Metropolitana de Goiânia	347,69	1	2.600.936	1
Região Nordeste Goiano	4,59	10	178.186	9
Região Noroeste Goiano	9,55	7	148.427	10
Região Norte Goiano	5,15	9	306.973	7
Região Oeste Goiano	6,55	8	344.357	6
Região Sudeste Goiano	11,70	5	294.465	8
<b>Região Sudoeste Goiano</b>	<b>10,60</b>	<b>6</b>	<b>651.547</b>	<b>4</b>
Região Sul Goiano	18,82	4	472.601	5
<b>TOTAL</b>			<b>7.056.495</b>	

Fonte: Adaptado do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Em relação aos indicadores econômicos elaborados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e ajustados por Região de Planejamento, a **Região Sudoeste Goiano** ocupa a 1ª colocação no ranking regional do Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), com índice de 0,7168, conforme o Quadro 5. O IDH é um método que visa avaliar o desenvolvimento humano, considerando a expectativa de vida, o tempo dedicado aos estudos e a renda das pessoas, e pode variar entre 0 e 1.

Verifica-se que a **Região Sudoeste Goiano** ocupa a 2ª posição em Produto Interno Bruto (PIB) regional no ano de 2021, equivalente a R\$ 43,40 bilhões, sendo a 2ª Região em PIB per capita com cerca de R\$ 65.464,50 e a 2ª Região em arrecadação do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS), com valores de aproximadamente R\$ 4,00 bilhões, conforme disposto no Quadro 5.

Quadro 5: Comparativo socioeconômico das Regiões de Planejamento do Estado de Goiás

Regiões de Planejamento do Estado de Goiás	IDH		Arrecadação do ICMS 2022		PIB (Preço corrente) 2021		PIB (Per capita) 2021	
	Índice	Posição	(R\$ mil)	Posição	(R\$ mil)	Posição	(R\$)	Posição
Região Centro Goiano	0,6949	7	3.885.998	3	27.464.017	4	32.981,04	7
Região do Entorno do DF	0,6849	8	2.529.146	5	28.551.039	3	33.615,01	6
Região Metropolitana de Goiânia	0,7062	4	13.512.229	1	92.905.590	1	28.128,89	8
Região Nordeste Goiano	0,6468	10	287.530	10	4.086.395	10	21.391,34	10
Região Noroeste Goiano	0,6950	6	396.994	9	4.563.535	9	26.919,77	9
Região Norte Goiano	0,6753	9	954.455	8	11.910.187	8	37.927,83	5
Região Oeste Goiano	0,7012	5	1.035.973	7	14.188.345	7	42.115,50	4
Região Sudeste Goiano	0,7168	1	2.690.740	4	21.831.069	5	69.990,21	1
<b>Região Sudoeste Goiano</b>	<b>0,7075</b>	<b>3</b>	<b>4.003.165</b>	<b>2</b>	<b>43.403.617</b>	<b>2</b>	<b>65.464,50</b>	<b>2</b>
Região Sul Goiano	0,7091	2	2.177.908	6	20.724.080	6	44.871,25	3
<b>TOTAL</b>			<b>31.474.136</b>		<b>269.627.874</b>			

Fonte: Adaptado do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

A **Região Sudoeste Goiano** se destaca como uma das maiores no Estado de Goiás em relação à extensão da malha rodoviária, número de municípios e em população, apresentando também bons indicadores socioeconômicos e números de arrecadação.

Dessa forma, reveste-se de grande importância e relevância, estratégias públicas direcionadas e com investimentos adequados à implementação de políticas que visem dar continuidade ao desenvolvimento econômico que a Região apresenta.

O presente Estudo Socioeconômico tem como objetivo a caracterização regional e municipal da área impactada pela intervenção que se busca realizar, que envolve a contratação de empresa especializada, em caráter emergencial, para execução do remanescente das obras de duplicação da Rodovia GO-210, compreendendo a proteção dos serviços parcialmente executados, a conclusão do pavimento rígido na pista esquerda e dos serviços de drenagem, no trecho de 2,49 quilômetros entre a interseção com a rodovia GO-333 e a proximidade da interseção com a rodovia GO-174, com vistas a evitar dano ambiental, prejuízo ao erário decorrente de retrabalho e riscos à segurança dos usuários da via.

Na sequência, apresentam-se as informações populacionais, econômicas e sociais dos Municípios diretamente impactados.

O Município de **Rio Verde** possui 225.696 habitantes, sendo o Município com maior população na **Região Sudoeste Goiano**, de acordo com o CENSO IBGE 2022, e uma densidade demográfica de 26,95 hab./km<sup>2</sup>, que corresponde a 34,64% da população da **Região Sudoeste Goiano**. Além disso, possui uma área territorial de 8.374,25 km<sup>2</sup>, se colocando na 2ª posição em área municipal dentre os municípios da **Região Sudoeste Goiano**. Em relação aos indicadores econômicos, coletou-se o IDH com o valor de 0,7540, que se encontra acima da média para a Região de Planejamento. Por fim, o PIB municipal no ano de 2021 foi de R\$ 16,30 bilhões e a arrecadação do ICMS no ano de 2021 alcançou valores de R\$ 1,77 bilhão.

A economia do Município de Rio Verde tem como principal base o setor de serviços, com destaque para o comércio e demais atividades terciárias associadas à dinâmica regional. Em seguida, sobressai-se o setor agropecuário, que se mantém como atividade estratégica

para a geração de renda e suporte às cadeias produtivas locais. Na terceira posição, o setor industrial também exerce papel relevante, impulsionado sobretudo pelo segmento agroindustrial, que agrega valor à produção primária e fortalece a vocação econômica do Município. O Quadro 6 apresenta a participação dos setores econômicos no PIB de Rio Verde.

Quadro 6: Composição do PIB do Município de Rio Verde, conforme os setores econômicos

Setores Econômicos	Participação no PIB (R\$ mil)
Serviços (Exclusive Administração, defesa, educação e saúde públicas e seguridade social)	5.845.570
Indústria	3.502.651
Administração, defesa, educação e saúde públicas e seguridade social	1.483.783
Agropecuária	3.694.787
Impostos, líquidos de subsídios, sobre produtos, a preços correntes	1.779.481
<b>Total</b>	<b>16.306.271</b>

Fonte: Elaboração própria a partir dos dados do IBGE (2021).

No Município de **Rio Verde**, destacam-se, dentre as principais atividades econômicas, a produção agrícola de milho, com 2.249.240 toneladas e de soja, com 1.572.500 toneladas. Na produção agropecuária, o município apresenta efetivo de galináceos de 11.311.817 animais, um rebanho de bovinos com 263.713 cabeças e uma população de rebanho suíno de 375.780 indivíduos em 2024, conforme descrito no Quadro 7, segundo o IMB.

Quadro 7: Principais atividades econômicas do Município de Rio Verde em 2024 – IMB

Atividades Econômicas	Quantidades
Efetivo de Galináceos (cab)	11.311.817
Efetivo do Rebanho Bovinos (cab)	263.713
Efetivo do Rebanho de Suínos (cab)	375.780
Produção Agrícola - Soja - Quantidade Produzida (t)	1.572.500
Produção Agrícola - Milho - Total - Quantidade Produzida (t)	2.249.240

Fonte: Elaboração própria a partir dos dados do Instituto Mauro Borges (IMB).

Em relação ao Município de **Montividiu**, informa-se que a localidade possui uma densidade demográfica de 6,70 hab/km<sup>2</sup>, sendo a 10ª maior população na **Região Sudoeste Goiano**, com 12.521 habitantes apurados pelo CENSO IBGE de 2022. Com 1.869,58 km<sup>2</sup> de área territorial, possui a 11ª maior área dentre a **Região Sudoeste Goiano**. Sob o aspecto econômico, o município supracitado apresenta um PIB municipal no ano de 2021 equivalente a R\$ 1,60 bilhão e de R\$ 63,58 milhões em arrecadação de ICMS no ano de 2021. Já o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) do município de 2010 foi de 0,7330, que se encontra acima da média da **Região Sudoeste Goiano**.

A economia do Município de **Montividiu** é impulsionada, sobretudo, pelo setor agropecuário, que se destaca como a principal atividade motriz no contexto local. Em seguida, o setor de serviços exerce papel relevante, com forte presença do comércio, seguido pelo setor da Indústria, com atividades de transformação vinculadas à produção rural. O Quadro 8 apresenta a participação dos setores econômicos no PIB de Montividiu.

Quadro 8: Composição do PIB do Município de Montividiu, conforme os setores econômicos

Setores Econômicos	Participação no PIB (R\$ mil)
Serviços (Exclusive Administração, defesa, educação e saúde públicas e seguridade social)	287.626
Indústria	73.779
Administração, defesa, educação e saúde públicas e seguridade social	82.368
Agropecuária	1.097.040
Impostos, líquidos de subsídios, sobre produtos, a preços correntes	63.582
<b>Total</b>	<b>1.604.396</b>

Fonte: Elaboração própria a partir dos dados do IBGE (2021).

Dentre as atividades econômicas exercidas no Município de **Montividiu**, destaca-se a com o efetivo de rebanho bovino com 43.091 animais e criação de galináceos com 6.100 animais, a produção de origem animal – leite, com 20.100 mil litros, a produção agrícola de milho, com 636.220 toneladas e soja com 523.300 toneladas, produzidas em 2022 conforme descrito no Quadro 9, segundo o IMB.

Quadro 9: Principais atividades econômicas do Município de Montividiu em 2022 – IMB

Atividades Econômicas	Quantidades
-----------------------	-------------

Efetivo de Galináceos (cab.)	6.100
<b>Atividades Econômicas</b>	<b>Quantidades</b>
Efetivo do Rebanho Bovinos (cab.)	43.091
Produção de Origem Animal - Leite (mil l)	20.100
Produção Agrícola – milho - Quantidade Produzida (t)	636.220
Produção Agrícola – soja - Quantidade Produzida (t)	523.300

Fonte: Elaboração própria a partir dos dados do Instituto Mauro Borges (IMB).

A GOINFRA, em dezembro de 2023, elaborou o Relatório Gerencial “Avaliação e Benefícios Alcançados”, com o resumo das intervenções apoiadas pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), indicando de forma concisa a avaliação dos benefícios e impactos decorrentes dos investimentos.

O alcance da intervenção em destaque, permitirá, entre outros expressivos resultados, a:

**i) Integração do Planejamento Territorial do Estado;**

**ii) Indução ao Desenvolvimento; e**

**iii) Redução das Desigualdades Regionais**

Destacando-se os seguintes vetores principais:

#### **Aumento da Eficiência Produtiva em áreas Consolidadas - AEP**

Trata-se aqui de projetos voltados a incrementar a eficiência do abastecimento de insumos e do escoamento da produção em áreas que ostentam maior grau de consolidação e de desenvolvimento em sua estrutura produtiva.

Os projetos incluídos nessa categoria são, na sua maioria, de aumento de capacidade de infraestrutura viária (pavimentações, duplicações e faixas adicionais).

Na sua maioria, os projetos incluídos nessa categoria são de pavimentação de rodovias, de integração com novos eixos troncais constituídos por rodovias arteriais coletoras, bem como de ferrovias, e, por se tratar do caso, da duplicação e melhorias nas condições de tráfego do pavimento.

#### **Indução ao Desenvolvimento de Áreas de Expansão de Fronteira Agrícola e Mineral - IDF**

Refere-se a projetos voltados a catalisar processos de expansão do desenvolvimento em direção a novas áreas de fronteira agrícola, e em regiões de exploração de riquezas minerais.

Neste caso, os projetos de duplicação de rodovias objetiva a catalização e indução de forma a viabilizar atividades econômicas que dependem dessa infraestrutura para melhoria de sua capacidade competitiva.

Ressaltando a importância da duplicação destes segmentos, na logística estratégica do transporte de cargas e passageiros, como também, a segurança e conforto dos usuários, constituindo-se em planejamento estratégico sistêmico do órgão.

Considerando a caracterização regional e municipal da localidade, bem como o contexto e objetivos da contratação, as próximas seções detalham demais aspectos do objeto pretendido, tais como a necessidade da contratação, descrição da solução a ser implantada, estabelece os requisitos da contratação, os resultados pretendidos, levanta possíveis impactos e riscos ambientais e, por último, avalia a viabilidade da contratação.

## **SEÇÃO 1 - DESCRIÇÃO DA NECESSIDADE DA CONTRATAÇÃO**

1.1. O presente Estudo Técnico Preliminar tem por objetivo identificar e analisar os cenários para o atendimento da demanda inaugural que consta no Documento de Oficialização da Demanda (DOD), aportado pela Diretoria de Obras Rodoviárias (DOR), bem como, demonstrar a viabilidade técnica e econômica da solução identificada em termos de requisitos, alternativas e justificativas para escolha da solução, fornecendo as informações necessárias para subsidiar o respectivo processo de contratação emergencial. A necessidade e urgência da contratação fundamentam-se no risco iminente de perda do investimento público já executado na pista esquerda da rodovia GO-210, na deterioração acelerada das camadas estruturais (base BGTC, terraplenagem) e dos dispositivos de drenagem expostos às intempéries desde a paralisação da obra, e no aumento contínuo do risco à segurança viária dos usuários. A intervenção imediata é indispensável para conter danos patrimoniais irreversíveis, mitigar impactos ambientais e evitar a configuração de um cenário de colapso operacional e segurança no trecho;

1.2. Assim, a delimitação da solução nos termos e condições estipulados não é decisão de livre arbítrio desta equipe. Aqui estão pautados elementos que, fundamentadamente, têm a capacidade e potencial para, em tese, considerando o caso concreto, melhor atender ao interesse público;

#### **Previsão no Plano de Contratações Anual:**

1.3. Nos termos do Decreto estadual nº 10.139 de agosto de 2022, a demanda a ser contratada está alinhada ao Plano de Contratações Anual do ano de 2026 da Agência Goiana de Infraestrutura e Transporte (GOINFRA), sob o código de cadastro de número 407126;

1.4. A inclusão da execução das obras para proteção dos serviços parcialmente concluídos na duplicação da rodovia GO-210 no PCA reflete o alinhamento estratégico da contratação com as prioridades de investimento em infraestrutura rodoviária do Estado de Goiás, assegurando a necessária previsão orçamentária e a transparência perante os órgãos de controle interno e externo, bem como perante a sociedade;

1.5. Com vistas a atender às exigências de transparência e aos mecanismos de controle social e externo, apresenta-se no Quadro 10, a seguir, a análise de compatibilidade entre o objeto previsto no Plano de Contratações Anual (PCA) e aquele descrito neste Estudo Técnico Preliminar;

Quadro 10: Demonstrativo de compatibilidade com o Plano de Contratações Anual (PCA) - art. 18 da Lei Federal nº 14.133/2021

Descrição	PCA 2026 (Código 407126)	Presente Contratação (ETP)	Compatibilidade
<b>Objeto</b>	Emergencial - Duplicação e drenagem GO-210	Contratação de empresa especializada, em caráter emergencial, para proteção dos serviços parcialmente concluídos na duplicação da GO-210, com a conclusão de placas de pavimento rígido remanescentes na pista esquerda, no sentido Rio Verde-Montividiu, bem como dos dispositivos de drenagem urbana (galerias, poços de visita, bocas de lobo e bacias de retenção).	<b>Total</b>
<b>Localização</b>	Rodovia GO-210, trecho entre o perímetro urbano de Rio Verde e o trevo de entroncamento com a GO-174.	Rodovia GO-210, no trecho entre as estacas Est. 176+10,136 e Est. 301+0,400 da pista esquerda, com extensão aproximada de 2,49 quilômetros, entre a interseção com a rodovia GO-333 e a proximidade da interseção com a rodovia GO-174.	<b>Total</b>
<b>Tipo de Contratação</b>	Contratação Direta (Dispensa Emergencial)	Contratação Direta por Dispensa de Licitação, com fulcro no art. 75, inciso VIII, da Lei Federal nº 14.133/2021	<b>Total</b>
<b>Valor Estimado (R\$)</b>	R\$ 13.440.207,38	R\$ 6.380.093,37	<b>Parcial</b>
<b>Fundamento Legal</b>	Lei Federal nº 14.133/2021, Decreto Estadual nº 10.139/2022	Lei Federal nº 14.133/2021, art. 75, VIII; Decreto Estadual nº 10.139/2022	<b>Total</b>

Fonte: Elaboração própria.

1.6. Registre-se que o valor estimado constante no Plano de Contratações Anual (PCA) 2026, no montante de R\$ 13.440.207,38, referia-se à previsão de contratação para a duplicação da rodovia GO-210. Após a elaboração do Projeto do Remanescente, aprovado pela Nota Técnica nº 8/2026/GOINFRA/DPJ-22794, o escopo da intervenção emergencial foi delimitado à parcela de 2,49 quilômetros da pista esquerda onde há serviços parcialmente executados, compreendendo a conclusão de placas de pavimento rígido remanescentes e a finalização do sistema de drenagem urbana, resultando no valor estimado de R\$ 6.380.093,37. Tal redução não configura incompatibilidade com o planejamento anual, mas sim adequação do objeto à real necessidade emergencial, em conformidade com o princípio da economicidade e com a melhor alocação dos recursos públicos;

1.7. A contratação encontra-se igualmente prevista no Plano de Obras da GOINFRA para o horizonte 2023-2026, instrumento que consolida as principais intervenções de infraestrutura rodoviária estadual, especificamente no escopo de duplicação;

1.8. O grande portfólio de obras rodoviárias que constituem o Plano de Obras da GOINFRA, no horizonte de 2023 a 2026, é composto por obras de: i) pavimentação; ii) duplicação e terceira faixa; iii) restauração; iv) revitalização rodoviária; e v) Obras de Arte Especiais (OAEs);

1.9. Assim, verifica-se a plena compatibilidade entre o objeto previsto no Plano Anual de Contratações da GOINFRA e o descrito neste Estudo Técnico Preliminar, assegurando a necessária previsão orçamentária, o alinhamento estratégico com as prioridades de infraestrutura rodoviária do Estado de Goiás e a conformidade legal exigida pela Lei Federal nº 14.133/2021 e pelo Decreto Estadual nº 10.139/2022;

**Alinhamento Estratégico:**

1.10. A contratação pretendida apresenta conformidade com os Programas e Ações do Plano Plurianual 2024-2027 relacionados às atribuições da GOINFRA, em conformidade com as suas competências, nos termos da Lei nº 22.317, 18 de outubro de 2023;

1.11. Nesse sentido, o Quadro 11 a seguir, apresenta o detalhamento do Programa 1055 – Rotas de Produção, sendo destacados os produtos vinculados ao objeto a contratar, sob os títulos “GOIÁS EM MOVIMENTO – RODOVIA PAVIMENTADA, DUPLICAÇÃO E OBRAS DE ARTE”;

Quadro 11: Programa 1055 - Rotas de Produção

PROGRAMA 1055 – ROTAS DE PRODUÇÃO	
<b>EIXO</b>	GOIÁS DA INFRAESTRUTURA SOCIAL E ECONÔMICA
<b>OBJETIVO</b>	INFRAESTRUTURA PARA NEGÓCIOS
<b>DESCRIÇÃO</b>	O PROGRAMA BUSCA A MELHORIA DA INFRAESTRUTURA DE NEGÓCIOS, COM ESPECIAL ATENÇÃO PARA AS ROTAS DE ESCOAMENTO DA PRODUÇÃO. CONTEMPLA INICIATIVAS DE APRIMORAMENTO DA MALHA VIÁRIA ESTADUAL COM INCREMENTO DAS CONDIÇÕES DE TRAFEGABILIDADE DAS RODOVIAS, MELHOR SINALIZAÇÃO, OTIMIZAÇÃO DE AERÓDROMOS E MODERNIZAÇÃO DOS DISTRITOS AGROINDUSTRIAIS.
<b>RESULTADO ESPERADO</b>	MELHORIA DA MALHA VIÁRIA ESTADUAL PARA O ESCOAMENTO DA PRODUÇÃO E PARA MAIOR FLUXO DE TURISTAS.
<b>TESOURO / RECURSOS PRÓPRIOS:</b>	6.460.518.845,27
<b>OUTROS RECURSOS PREVISTOS:</b>	178.717.704,00
RELAÇÃO DE PRODUTOS POR ÓRGÃO OU ENTIDADE RESPONSÁVEL	
ÓRGÃO RESPONSÁVEL	NOME PRODUTO
GOINFRA	GOIÁS EM MOVIMENTO - MANUTENÇÃO DA INFRAESTRUTURA VIÁRIA
GOINFRA	GOIÁS EM MOVIMENTO - RECONSTRUÇÃO DE RODOVIAS
<b>GOINFRA</b>	<b>GOIÁS EM MOVIMENTO - RODOVIA PAVIMENTADA, DUPLICAÇÃO E OBRAS DE ARTE</b>
GOINFRA	GOIÁS EM MOVIMENTO - VIAS PARA ACESSO A COMUNIDADES ISOLADAS PAVIMENTADAS
GOINFRA	GOIÁS EM MOVIMENTO - GESTÃO DA MANUTENÇÃO DA INFRAESTRUTURA MUNICIPAL
GOINFRA	GOIÁS EM MOVIMENTO - AERÓDROMO HOMOLOGADO
GOINFRA	CAMPANHAS EDUCATIVAS REALIZADAS
GOINFRA	FAIXAS DE ROLAMENTO MONITORADAS PARA REDUÇÃO DE ACIDENTES RODOVIÁRIOS
GOINFRA	SINALIZAÇÃO VIÁRIA - CONSERVADA

Fonte: Adaptado do PPA 2024-2027.

1.12. O Quadro 12 a seguir, apresenta o detalhamento dos atributos relacionados ao “Produto 18920 – GOIÁS EM MOVIMENTO- RODOVIA PAVIMENTADA, DUPLICAÇÃO E OBRAS DE ARTE” em destaque;

Quadro 12: Programa 1055 – Produtos

INICIATIVA: GOIÁS EM MOVIMENTO - EXPANSÃO E MELHORIA DA INFRAESTRUTURA VIÁRIA					
<b>DESCRIÇÃO</b>	CONSTRUÇÃO, DUPLICAÇÃO E PAVIMENTAÇÃO DE RODOVIAS NO ESTADO DE GOIÁS. MANUTENÇÃO DA INFRAESTRUTURA VIÁRIA. RECONSTRUÇÃO DE RODOVIAS. CONSTRUÇÃO DE NOVAS PONTES.				
<b>ÓRGÃO</b>	4361 - AGÊNCIA GOIANA DE INFRAESTRUTURA E TRANSPORTES - GOINFRA				
<b>PRODUTO</b>	20673 - GOIÁS EM MOVIMENTO - MANUTENÇÃO DA INFRAESTRUTURA VIÁRIA	18919 - GOIÁS EM MOVIMENTO - RECONSTRUÇÃO DE RODOVIAS	<b>18920 - GOIÁS EM MOVIMENTO - RODOVIA PAVIMENTADA, DUPLICAÇÃO E OBRAS DE ARTE</b>	20676 - GOIÁS EM MOVIMENTO - VIAS PARA ACESSO A COMUNIDADES ISOLADAS PAVIMENTADAS	20690 - GOIÁS EM MOVIMENTO - GESTÃO DA MANUTENÇÃO DA INFRAESTRUTURA MUNICIPAL
<b>ORIGEM</b>	TESOURO / RECURSOS PRÓPRIOS				
<b>UNIDADE DE</b>	QUILÔMETRO				

MEDIDA	INICIATIVA: GOIÁS EM MOVIMENTO - EXPANSÃO E MELHORIA DA INFRAESTRUTURA VIÁRIA				
REGIONALIZAÇÃO	ESTADO DE GOIÁS				
META FÍSICA 2024-2027	Total	2024	2025	2026	2027
		2.112,58	190	778,58	572
FINANCEIRO 2024-2027	4.968.139.047,19	65.492.554,34	1.826.219.248,99	1.538.213.621,93	1.538.213.621,93

Fonte: Adaptado do PPA 2024-2027.

### Necessidade da Contratação

1.13. A Agência Goiana de Infraestrutura e Transportes (GOINFRA) identifica a necessidade de intervenção emergencial para proteção e conclusão funcional dos serviços parcialmente concluídos na pista esquerda da duplicação da rodovia GO-210, no trecho entre as estacas Est. 176+10,136 e Est. 301+0,400 (extensão de aproximadamente 2,49 quilômetros), no sentido Rio Verde–Montividiu. O trecho encontra-se com serviços de terraplenagem, base em Brita Graduada Tratada com Cimento (BGTC) e dispositivos de drenagem urbana expostos às intempéries e ao escoamento superficial desde a paralisação das obras em dezembro de 2025;

1.14. Vistorias técnicas realizadas pela supervisão da obra (Ofício nº 008/2026/SUP\_GO\_L7 - SISLOG nº 331282) constataram a ocorrência de processos erosivos incipientes, recalques localizados e deterioração progressiva das camadas executadas. O diagnóstico técnico aponta risco concreto e mensurável de perda dos serviços já realizados, o que demandaria futura recomposição com significativo custo adicional ao erário público, além de ampliação do passivo ambiental e dos riscos à segurança viária;

1.15. A paralisação da obra gerou uma condição operacional não prevista em projeto e tecnicamente insegura. O tráfego, incluindo fluxo intenso de veículos pesados essencial para o escoamento da produção agroindustrial regional, transita exclusivamente na pista existente (direita), enquanto a pista nova (esquerda) permanece inacabada, sem proteção superficial e com sistema de drenagem inoperante. Esta configuração provisória resulta em descontinuidade geométrica, aumento do risco de acidentes e redução do nível de serviço, comprometendo diretamente a segurança dos usuários e a funcionalidade do eixo logístico;

1.16. O sistema de drenagem urbana encontra-se incompleto e inoperante, ocasionando lançamento inadequado de águas pluviais, erosão acelerada e assoreamento de corpos hídricos adjacentes, conforme registrado nas vistorias técnicas e documentado fotograficamente nos autos. A ausência de funcionalidade desses dispositivos amplia o passivo ambiental da obra e exige intervenção corretiva imediata para mitigação de danos, sob pena de agravamento irreversível das condições erosivas e de assoreamento;

1.17. O contexto de urgência é agravado pela impossibilidade técnica de execução isolada e definitiva da pista esquerda, conforme atestado na Nota Técnica do Consórcio Supervisor ENGEVVIA (Ofício nº 008/2026). O projeto executivo original foi concebido para duplicação integral, com interdependência geométrica, altimétrica, estrutural e hidráulica entre as duas pistas, não sendo tecnicamente viável a operação definitiva com apenas uma pista. No entanto, a proteção emergencial do patrimônio já executado constitui medida paliativa imprescindível para evitar o agravamento dos danos e a perda total do investimento público já realizado;

### Justificativa da Contratação:

1.18. A contratação emergencial de empresa especializada para a execução dos serviços de proteção, conclusão funcional da pista esquerda e recomposição dos dispositivos de drenagem na rodovia GO-210 justifica-se por fundamentos técnicos, patrimoniais, de segurança viária, ambientais e legais, configurando situação de urgência incontestável que impede a realização de processo licitatório no prazo ordinário, sob pena de danos irreparáveis ou de difícil reparação ao interesse público;

1.19. Do ponto de vista técnico e de preservação do patrimônio público, a progressão contínua dos danos por exposição climática, atestada nos documentos de supervisão e fiscalização, caracteriza risco iminente de degradação irreversível das camadas de terraplenagem, base em BGTC e pavimento de concreto parcialmente implantado. A intervenção imediata é necessária para conter perdas, evitar retrabalho futuro de alto custo e preservar a integridade dos investimentos realizados, configurando, nos termos do art. 75, inciso VIII, da Lei Federal nº 14.133/2021, o iminente comprometimento do patrimônio público;

1.20. Em relação à segurança pública, a condição operacional de risco criada pela paralisação, com tráfego convivendo com trechos inacabados e sinalização inadequada, gera "justo receio de ocorrência de iminente comprometimento da segurança de pessoas", conforme exigido para caracterização de emergência;

1.21. Do ponto de vista ambiental, a intervenção emergencial constitui medida de saneamento ambiental urgente, destinada a interromper processos erosivos severos, controlar o assoreamento de corpos hídricos e restaurar a funcionalidade hidráulica do sistema de drenagem urbana. A não adoção imediata das medidas de proteção e recomposição implicará agravamento do passivo ambiental, com potencial de gerar obrigações de reparação exponencialmente mais onerosas e de responsabilização da Administração Pública;

1.22. A escolha pela dispensa de licitação fundamenta-se exclusivamente no art. 75, inciso VIII, da Lei Federal nº 14.133/2021, ante a configuração inequívoca da situação emergencial descrita, devidamente respaldada pelos documentos técnicos que instruem os autos (Ofício nº 008/2026/SUP\_GO\_L7, Despacho nº 5288/2025/GOINFRA/OR-FISC-13297, Nota Técnica nº 8/2026/GOINFRA/DPJ-22794 respectivo orçamento de referência). A demora inerente a um procedimento licitatório ordinário, com prazos legais incompatíveis com a urgência da situação, agravaria substancialmente os danos ao patrimônio público e manteria os riscos à segurança viária e ao meio

ambiente, tornando a contratação emergencial a única via tecnicamente, administrativamente e juridicamente viável;

1.23. A contratação direta assegura a agilidade necessária para mobilização imediata, conforme já sinalizado pela Notificação de Mobilização Preventiva à empresa LCM Construção e Comércio S/A (Processo SISLOG nº 118698), visando iniciar os serviços protetivos no prazo mais curto possível, preferencialmente antes de março/2026, aproveitando-se a janela climática favorável e evitando-se a exposição das camadas executadas a mais um período chuvoso intenso;

1.24. O escopo da contratação está estritamente delimitado ao trecho vulnerável (pista esquerda, aproximadamente 2,49 quilômetros) e às ações de proteção, estabilização e conclusão das placas de pavimento rígido remanescentes e do sistema de drenagem parcialmente executados, não se confundindo com a retomada da obra integral, cuja complexidade, vulto e necessidade de planejamento mais extenso serão objeto de contratação futura. Esta delimitação precisa confere transparência, controlabilidade e direcionamento eficiente à aplicação dos recursos públicos, mitigando riscos gerenciais e assegurando a estrita aderência da intervenção à situação emergencial que a justifica;

1.25. Por fim, a medida está alinhada ao Plano de Contratações Anual da GOINFRA para o exercício de 2026 e representa ação responsável e tempestiva de gestão de riscos, visando: (i) preservar os investimentos públicos já realizados; (ii) mitigar impactos ambientais em curso; (iii) restaurar condições mínimas de segurança viária; e (iv) resguardar o interesse público primário, até que seja viabilizada a retomada integral do empreendimento de duplicação da rodovia GO-210, em conformidade com o projeto executivo aprovado e com as diretrizes técnicas e legais aplicáveis.

## SEÇÃO 2 - DESCRIÇÃO DA SOLUÇÃO

### Característica do objeto:

2.1. O objeto a ser contratado é classificado como obra e serviços de engenharia, sendo assim considerada toda atividade estabelecida, por força de lei, como privativa das profissões de arquiteto e engenheiro, que implica intervenção no meio ambiente por meio de um conjunto harmônico de ações que, agregadas, formam um todo que inova o espaço físico da natureza ou acarreta alteração substancial das características originais de bem imóvel, conforme inciso XII do art. 6º da Lei Federal nº 14.133, de 1º de abril de 2021;

### Definição da natureza de execução do objeto:

2.2. A execução do objeto contratado pode ser considerada de natureza não contínua, nos termos do inciso XVII do art. 6º da Lei Federal nº 14.133, de 1º de abril de 2021, tendo em vista que impõe ao contratado o dever de realizar a prestação de um serviço específico em período predeterminado, podendo ser prorrogado, desde que justificadamente, pelo prazo necessário à conclusão do objeto;

### Identificação de soluções:

2.3. A demanda técnica que fundamenta a presente contratação emergencial consiste na execução das obras de proteção e conclusão funcional dos serviços parcialmente implantados na pista esquerda da duplicação da rodovia GO-210, no trecho de 2,49 quilômetros, compreendendo a conclusão do pavimento rígido remanescente e a finalização do sistema de drenagem (galerias, poços de visita, bocas de lobo e bacias de retenção). A intervenção visa, de forma objetiva e tecnicamente fundamentada, conter a deterioração progressiva das camadas de terraplenagem, base em Brita Graduada Tratada com Cimento (BGTC) e pavimento de concreto parcialmente executados; restaurar a operacionalidade hidráulica do sistema de drenagem, eliminando os processos erosivos, o assoreamento e o lançamento inadequado de águas pluviais; e eliminar os riscos à segurança viária diagnosticados no Ofício nº 008/2026/SUP\_GO\_L7, exarado pelo Consórcio Supervisor ENGEVIA;

2.4. A identificação e a seleção da solução técnica observaram premissas obrigatórias e vinculantes. A solução deve permitir a mobilização e o início das obras no menor prazo possível, compatível com a urgência declarada e com a janela climática favorável que antecede o próximo período chuvoso. Deve, obrigatoriamente, utilizar o Projeto do Remanescente da Obra de Duplicação da rodovia GO-210, uma vez que este já se encontra concluído, tecnicamente aprovado e orçado pela GOINFRA, conforme Nota Técnica nº 8/2026/GOINFRA/DPJ-22794. A execução deve ser rigorosamente aderente ao projeto aprovado, sob pena de incompatibilidade geométrica, estrutural ou hidráulica com a futura retomada da obra integral. Ademais, a solução deve priorizar a proteção dos investimentos já realizados evitando retrabalho e desperdício de recursos públicos, e deve restringir-se ao escopo delimitado de proteção do trecho crítico e conclusão funcional da drenagem, não abrangendo a totalidade da duplicação, cuja retomada integral será objeto de contratação futura;

2.5. Foram consideradas três alternativas técnicas para o atendimento da demanda. A Alternativa 1, eleita como solução de referência, consiste na execução das obras conforme o Projeto Interno desenvolvido pela Diretoria de Projetos Rodoviários (DPJ/GEVAP), devidamente aprovado por meio da Nota Técnica nº 8/2026/GOINFRA/DPJ-22794 (SEI nº 86975402) e orçado pela Gerência de Custos Rodoviários (PJ-GEJOB) com base na Tabela de Terraplenagem, Pavimentação e Obras de Arte Especiais - OUT/25 - SEM DESONERAÇÃO - T319, resultando no valor global de R\$ 6.380.093,37 (seis milhões, trezentos e oitenta mil e noventa e três reais e trinta e sete centavos) e cronograma físico de execução de 03 (três) meses;

2.6. Esta alternativa apresenta como vantagens decisivas a prontidão para execução, uma vez que o projeto está concluído, aprovado e orçado, não havendo qualquer óbice técnico ou documental para a imediata contratação e início das obras; a confiabilidade técnica, pois o projeto foi elaborado por equipe interna qualificada, com base em levantamentos topográficos atualizados, vistorias de campo e nos projetos executivos originais da duplicação, todos devidamente registrados; a precisão orçamentária, com custos calculados em tabelas oficiais vigentes e a adequação do escopo à emergência, contemplando exatamente os serviços necessários à estabilização e proteção do trecho, notadamente pavimentação em concreto com formas deslizantes, execução de BGTC, recomposição de pavimento, drenagem profunda e superficial com sarjetas, valetas e dissipadores, recomposição e conclusão de galerias de águas pluviais, bocas de lobo, poços de visita e bacias de retenção, sinalização de obras e dispositivos de segurança viária, além de administração local, canteiro

adaptado tipo F e mobilização e desmobilização. Por fim, a segurança jurídica é conferida pela aprovação formal do projeto pela DPJ;

2.7. A Alternativa 2, consistente na adoção de medidas paliativas de menor vulto, restritas à aplicação de capeamento selante sobre a BGTC exposta, execução de canaletas provisórias para desvio de águas pluviais e contenção emergencial dos focos de erosão mais críticos, sem a execução das obras de pavimentação e drenagem definitivas previstas em projeto, foi tecnicamente descartada. A referida alternativa revela-se ineficaz a médio prazo, por não restabelecer a funcionalidade do sistema de drenagem projetado, permitindo a continuidade dos processos erosivos e a degradação do subleito. Ademais, configura desperdício de recursos públicos, uma vez que os investimentos em soluções provisórias seriam perdidos quando da retomada da obra definitiva, violando o princípio da economicidade. Acrescente-se a incompatibilidade com o projeto aprovado, cuja adoção de soluções paliativas em desacordo com o projeto executivo inviabilizaria a futura integração das pistas e sistemas, gerando a necessidade de demolição e retrabalho, bem como o agravamento do passivo ambiental, ante a manutenção do lançamento inadequado de águas pluviais e da erosão descontrolada;

2.8. A Alternativa 3, que preconizava a elaboração de novo projeto executivo, distinto do remanescente aprovado, para somente então proceder à execução das obras, foi igualmente descartada. O prazo necessário para novos levantamentos topográficos, estudos geotécnicos, dimensionamentos e procedimentos de aprovação interna é incompatível com a urgência da situação emergencial, cuja intervenção se exige imediata. Ademais, a GOINFRA já dispõe de projeto aprovado e orçado para o remanescente da obra, de modo que a elaboração de novo projeto representaria duplicidade de trabalho e desperdício de capacidade técnica interna. Por fim, um novo projeto, se não alinhado ao projeto original, poderia criar soluções conflitantes, exigindo demolições e adequações onerosas na retomada da obra definitiva;

2.9. Diante da análise comparativa, a Alternativa 1 – Execução do Projeto do Remanescente da rodovia GO-210 foi selecionada como a solução técnica de referência para a presente contratação emergencial. A escolha fundamenta-se na tempestividade, uma vez que o projeto está pronto, aprovado e orçado, permitindo a imediata deflagração do processo de contratação e o início célere da execução das obras, em consonância com a urgência declarada; na aderência à necessidade real, pois a execução do projeto aprovado contempla exatamente as intervenções necessárias para estabilizar o trecho, proteger o pavimento parcial e restaurar a funcionalidade da drenagem, atendendo aos objetivos primordiais da contratação; na economicidade, haja vista que a adoção do projeto aprovado evita custos adicionais com novos projetos, estudos ou soluções paliativas, assegurando que cada recurso público aplicado contribua efetivamente para a preservação do patrimônio e para a solução definitiva do problema; na segurança técnica e jurídica, conferida pela elaboração do projeto por equipe técnica habilitada, com emissão das respectivas Anotações de Responsabilidade Técnica, e pela aprovação formal pela instância competente da GOINFRA; e na compatibilidade com a obra futura, uma vez que a execução do projeto do remanescente, ainda que em caráter emergencial, é plenamente compatível e incorporável à futura contratação para conclusão da duplicação, não gerando retrabalho ou desperdício;

2.10. Conclui-se, portanto, que a solução técnica selecionada é a execução das obras de pavimentação, terraplenagem, drenagem, sinalização e obras complementares constantes do Projeto do Remanescente da Obra de Duplicação da rodovia GO-210, com extensão de 2,49 quilômetros, incluindo o Sistema de Drenagem, conforme Nota Técnica nº 8/2026/GOINFRA/DPJ-22794 e respectivo orçamento de referência. Esta solução é a única que atende, de forma simultânea e satisfatória, aos requisitos de urgência, eficácia técnica, economicidade, segurança jurídica e sustentabilidade dos investimentos públicos, razão pela qual deve ser adotada na presente contratação emergencial;

2.11. Os documentos técnicos que compõem base para a contratação, estão apresentados no Quadro 13, a seguir:

Quadro 13: Relações de Produtos

Item	Descrição	Código SISLOG
a)	OFÍCIO Nº 008/2026/SUP_GO_L7	Sislog nº 331282
b)	Manifestação - Fiscalização	Sislog nº 331296
c)	Declaração de Situação de Emergência	Sislog nº 331338
d)	Notificação LCM Construção e Comércio S/A - Mobilização – Contratação emergencial	Sislog nº 331358
e)	Projeto Inicial - Vol 1 Relatório de Projeto	Sislog nº 340330
f)	Projeto Inicial - Vol 2 Projeto Executivo	Sislog nº 340359
g)	Projeto Inicial - Vol 3A NS e Vol de Terraplenagem	Sislog nº 340360
h)	Projeto Inicial - Vol 3B Estudos Geotécnicos	Sislog nº 340361
i)	Projeto Inicial - Vol 3C Levantamentos Especiais	Sislog nº 340364
j)	Projeto Inicial - Vol 4 Orçamento	Sislog nº 340368
l)	Projeto Inicial - Vol 5 Estudos Ambientais	Sislog nº 340370
m)	Remanescente - Estudos Topográficos	Sislog nº 340373
n)	Projeto Inicial - Volume Único - GAP	Sislog nº 340400
o)	Remanescente - Volume 2 Desenhos e Representações Gráficas	Sislog nº 340402
p)	Remanescente (GO210) - Vol 4 Quantitativos	Sislog nº 340403
q)	Levantamento Remanescente (GO210) - Planilha de Quantitativos	Sislog nº 340404
r)	Nota Técnica Remanescente GO-210	Sislog nº 340406
s)	Levantamento Remanescente (GAP) - Vol 2 Desenhos e Representações Gráficas	Sislog nº 340409
t)	Levantamento Remanescente (GAP) - Vol 4 - Quantitativos	Sislog nº 340410

u)	Levantamento Remanescente (GAP) - Planilha de Quantitativos	Sislog nº 340413
v)	Nota Técnica Remanescente GAP	Sislog nº 340414

Fonte: Elaboração própria.

#### **Vigência do contrato:**

2.12. O prazo de vigência contratual é 6 (seis) meses, contados imediatamente a partir da divulgação do contrato no Portal Nacional de Contratações Públicas (PNCP), deflagrando-se a contagem do prazo de vigência no dia seguinte, nos termos do art. 183, caput, da Lei Federal nº 14.133, de 1º de abril de 2021, e em conformidade ao Título III, Capítulo V, da Lei Federal nº 14.133, de 1º de abril de 2021;

2.13. O prazo para execução das obras, conforme cronograma físico-financeiro constante do Projeto do Remanescente aprovado pela Nota Técnica nº 8/2026/GOINFRA/DPJ-22794, é de **03 (três) meses**, contados a partir da emissão da Ordem de Serviço, período que compreende todas as atividades de campo necessárias à conclusão das placas de pavimento rígido remanescentes e à finalização do sistema de drenagem urbana. A vigência contratual de 06 (seis) meses, superior ao prazo executivo, justifica-se pela necessidade de assegurar tempo hábil para a mobilização e desmobilização de equipamentos, equipes e instalações de canteiro, conforme previsto no orçamento; contemplar os prazos legais para recebimento provisório e definitivo das obras; permitir a realização de medições, vistorias técnicas e fiscalização ao longo de todo o período executivo; resguardar a Administração quanto a eventuais intercorrências climáticas ou operacionais que possam impactar o cronograma, especialmente considerando o período chuvoso; e garantir a conclusão administrativa do contrato, incluindo a análise da documentação final, emissão de termos de recebimento, acerto de contas e adoção das providências correlatas

#### **Recebimento do objeto do contrato:**

2.14. O serviço será considerado concluído quando os serviços previstos estiverem executados em sua totalidade e aprovados pelo Fiscal do Contrato;

2.15. A aceitação dos serviços pela Fiscalização do Contrato não exclui a responsabilidade da CONTRATADA pelos prejuízos resultantes da incorreta execução do contrato ou, em qualquer época, das garantias concedidas e das responsabilidades assumidas em contrato e por força das disposições legais em vigor;

2.16. Os serviços poderão ser rejeitados, no todo ou em parte, quando em desacordo com as especificações constantes no projeto e normas da GOINFRA, devendo ser corrigidos/refeitos/substituídos no prazo fixado pelo Fiscal do Contrato, às custas da CONTRATADA, sem prejuízo da aplicação de penalidades;

2.17. Após o término dos serviços, a CONTRATADA requererá à FISCALIZAÇÃO, o seu Recebimento Provisório;

2.18. O Recebimento Provisório e o Recebimento Definitivo serão realizados em conformidade com as normas da GOINFRA.

### **SEÇÃO 3 - ESTIMATIVA DA QUANTIDADE A SER CONTRATADA**

#### **Identificação dos itens, quantidades e unidades:**

3.1. A estimativa da quantidade a ser contratada é justificada nos termos deste Estudo Técnico Preliminar, conforme disposto na Lei Federal nº 14.133, de 1º de abril de 2021, e fundamentada no diagnóstico de campo e nas constatações técnicas que caracterizam a situação de emergência no trecho da rodovia GO-210;

3.2. Os quantitativos dos serviços necessários à execução das medidas emergenciais de proteção foram dimensionados com base no Projeto do Remanescente da Obra de Duplicação da rodovia GO-210, desenvolvido pela Diretoria de Projetos Rodoviários (DPJ/GEVAP) e aprovado por meio da Nota Técnica nº 8/2026/GOINFRA/DPJ-22794, subsidiado por levantamentos topográficos atualizados, vistorias técnicas de campo e pelos projetos executivos originais da duplicação, todos devidamente registrados. O nível de precisão adotado é compatível com a complexidade do empreendimento e suficiente para caracterizar a intervenção emergencial pretendida, possibilitar a correta elaboração dos custos e assegurar a eficácia das soluções, em estrita conformidade com as normas técnicas da ABNT, os procedimentos e especificações do DNIT e os manuais técnicos da GOINFRA;

3.3. Os serviços, especificações e quantitativos que compõem o objeto da presente contratação emergencial estão detalhados no Projeto do Remanescente da Obra de Duplicação da rodovia GO-210, com extensão de 2,49 quilômetros, incluindo o Sistema de Drenagem, aprovado pela Diretoria de Projetos Rodoviários da GOINFRA, cujas planilhas orçamentárias e memoriais descritivos integram o presente processo de contratação.

### **SEÇÃO 4 - ESTIMATIVAS DO VALOR DA CONTRATAÇÃO**

4.1. O orçamento estimado da presente contratação foi elaborado pela Gerência de Custos de Obras Rodoviárias (PJ-GECOB), setor responsável por orçamento e custos vinculado à Diretoria de Projetos de Obras Rodoviárias (DPJ) da GOINFRA. A elaboração foi realizada com base nas tabelas de preços unitários de Terraplenagem, Pavimentação e Obras de Arte Especiais – Out/25\_Sem Desoneração-T319, vigente, em conformidade com o art. 7º do Decreto Estadual nº 9.900, de 07 de julho de 2021, e com a Lei Federal nº 14.133/2021. O orçamento integra o processo administrativo da contratação direta por dispensa de licitação;

4.2. O valor estimado da contratação foi calculado com base nos valores praticados pelo mercado e nos valores pagos pela

Administração Pública em serviços e obras similares, em conformidade com a Lei Federal nº 14.133/2021;

4.3. O valor global estimado para a contratação corresponde a R\$ 6.380.093,37 (seis milhões, trezentos e oitenta mil e noventa e três reais e trinta e sete centavos);

4.4. A presente contratação encontra seu fundamento de validade exclusivamente no art. 75, inciso VIII, do mesmo diploma legal, que autoriza a dispensa de licitação para casos de emergência devidamente caracterizados, conforme exaustivamente demonstrado nos autos por meio do ofício nº 008/2026/sup\_go\_17, do despacho nº 5288/2025/GOINFRA/or-fisc-13297 e da nota técnica nº 8/2026/GOINFRA/DPJ-22794;

4.5. A situação de emergência apta a justificar a contratação direta restou ampla e tecnicamente demonstrada, notadamente quanto: (i) ao risco iminente de perda parcial ou total do investimento público já realizado, estimado em aproximadamente R\$ 13.769.134,80; (ii) à ocorrência de processos erosivos e assoreamento em franca expansão, com agravamento do passivo ambiental; (iii) à condição operacional insegura para os usuários da rodovia, com descontinuidade geométrica e ausência de sinalização adequada; e (iv) à necessidade imperiosa de intervenção imediata, incompatível com os prazos do procedimento licitatório ordinário, sob pena de danos irreparáveis ou de difícil reparação ao patrimônio público, à segurança viária e ao meio ambiente;

4.6. Dessa forma, a estimativa de valor da contratação encontra-se devidamente fundamentada, lastreada em fontes oficiais de custos, compatível com os preços de mercado e em perfeita consonância com os parâmetros legais e normativos aplicáveis às contratações públicas por dispensa emergencial, conferindo à Administração a necessária segurança orçamentária e jurídica para a consecução do objeto, em estrita observância aos princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência que regem a atuação administrativa.

## SEÇÃO 5 - JUSTIFICATIVA PARA O PARCELAMENTO OU NÃO DA SOLUÇÃO

5.1. Para a contratação pretendida foram consideradas as características técnicas e peculiares de comercialização no mercado, avaliando-se o objeto em conformidade com o Princípio do Parcelamento, nos termos do Art. 40, §§ 2º e 3º da Lei Federal nº 14.133, de 1º de abril de 2021;

5.2. A presente contratação será realizada com a adjudicação do objeto por lote único;

5.3. A seguir são apresentadas as evidências e informações que fundamentam a decisão de reunião dos itens em lote único:

5.3.1. Não há viabilidade técnica na divisão dos serviços, que são majoritariamente interdependentes. O atraso em uma etapa executiva implicaria em atraso nas demais, ocasionando aumento de custos e comprometimento dos prazos de entrega;

5.3.2. A adoção de lote único proporciona ganho de economia de escala, com diluição de custos de mobilização de equipamentos e pessoal. A divisão em vários lotes comprometeria a viabilidade técnica e econômica, tornando os serviços mais onerosos;

5.3.3. Sendo assim, pelas razões expostas, a contratação não será parcelada, por não representar vantagem para a Administração e por configurar possível prejuízo ao conjunto do objeto a ser contratado, em respeito aos princípios da economicidade e da eficiência previstos na Lei Federal nº 14.133/2021.

## SEÇÃO 6 - REQUISITOS DA CONTRATAÇÃO

6.1. Os requisitos necessários à contratação, com vistas ao atendimento da demanda, estão relacionados no Quadro 14 a seguir, juntamente com os tópicos subsequentes;

Quadro 14: Requisitos para contratação

Item	Descrição	Documento
a)	Processo da Contratação	SEI nº 202600005006420
b)	Documento de Oficialização da Demanda (DOD)	SEI nº 87136536
c)	Estudo Técnico Preliminar	No presente documento
d)	Termo de Referência	Será elaborado pela Gerência de Obras Rodoviárias (DOR)
e)	Composições de Custos Unitários - Rodovia	SISLOG nº 340418
f)	Composições de Custos Unitários - Gan	SISLOG nº 340455

Item	Descrição	Documento
g)	Orçamento	SISLOG nº 340416
h)	Cronograma Físico-Financeiro	SISLOG nº 340466
i)	Contratação de empresa especializada através de certame licitatório	Após homologação do processo licitatório
j)	Fiscalização concomitante com a execução dos serviços	Será expedida portaria nomeando os gestores e fiscais

Fonte: Elaboração Própria.

#### Requisitos mínimos de qualidade:

6.2. A presente contratação deverá atender, incluindo os requisitos mínimos do Termo de Referência, à proposta mais vantajosa disponível no mercado, zelando-se sempre pela contratação da melhor qualidade possível com o menor preço. A descrição dos requisitos no Termo de Referência deve-se limitar àqueles indispensáveis ao atendimento da necessidade, garantindo eficiência e economicidade na contratação direta;

6.3. Adicionalmente, é fundamental que o processo de contratação observe os princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência, assegurando transparência e segurança jurídica. A elaboração do Termo de Referência deve ser pautada em critérios técnicos objetivos, evitando exigências excessivas ou desnecessárias que possam restringir a seleção de fornecedores;

#### Requisitos normativos e legais:

6.4. A presente contratação deverá atender ao que determina:

6.4.1. Lei Federal nº 14.133, de 1º de abril de 2021, Lei de Licitações e Contratos Administrativos;

6.4.2. Decreto estadual nº 10.207, de 27 de janeiro de 2023, regulamenta a Lei Federal nº 14.133/2021, no âmbito da Administração Pública estadual direta, autárquica e fundacional do Estado de Goiás;

6.4.3. Normas técnicas da ABNT, especificações de serviço e diretrizes técnicas da GOINFRA e do DNIT, aplicáveis à elaboração de projetos e execução de obras de pavimentação, inclusive no que tange à qualidade dos materiais e desempenho dos sistemas;

6.4.4. Instrução Normativa nº 07/2022 do Tribunal de Contas do Estado de Goiás (TCE-GO), que orienta sobre o planejamento, execução e fiscalização de obras públicas;

#### Requisitos tecnológicos:

6.5. O objeto a ser contratado deverá ser compatível com os seguintes requisitos tecnológicos e normativos, os quais constituem condição indispensável para a eficácia da intervenção emergencial e para a preservação do patrimônio público e da segurança viária:

6.5.1. A execução das obras deverá atender integralmente às determinações do Projeto do Remanescente da Obra de Duplicação da rodovia GO-210, aprovado pela Diretoria de Projetos Rodoviários da GOINFRA por meio da **Nota Técnica nº 8/2026/GOINFRA/DPI-22794** (SEI nº 86975402), bem como aos memoriais descritivos, especificações técnicas, planilhas orçamentárias e cronograma físico-financeiro que integram o presente processo, garantindo a perfeita adequação às necessidades identificadas pela Agência Goiana de Infraestrutura e Transportes;

6.5.2. A metodologia executiva adotada pela contratada deverá estar em estrita conformidade com as normas técnicas da ABNT, com os procedimentos e especificações do DNIT e com os manuais técnicos da GOINFRA, assegurando os padrões de qualidade, segurança, durabilidade e desempenho exigidos para obras rodoviárias de pavimentação rígida e sistemas de drenagem urbana;

6.5.3. O sistema de drenagem urbana a ser concluído deverá restabelecer integralmente a funcionalidade hidráulica projetada, garantindo a captação, condução e dissipação adequada das águas pluviais, eliminando os focos de erosão, assoreamento e lançamento inadequado atualmente existentes, em conformidade com os estudos hidrológicos e hidráulicos que fundamentaram o projeto executivo;

6.5.4. A sinalização de obras e os dispositivos de segurança viária deverão ser implantados rigorosamente de acordo com o Manual de Sinalização de Obras do DNIT, contemplando elementos verticais, horizontais, dispositivos de canalização, iluminação de alerta e barreiras físicas de proteção, de modo a garantir condições operacionais seguras para os usuários da rodovia e para as frentes de serviço durante todo o período de execução contratual;

#### Fundamentação da Dispensa de Licitação:

6.6. A contratação deve garantir segurança jurídica e técnica à Administração Pública, mantendo o Estado de Goiás como responsável pela validação dos produtos entregues, pela autorização de alterações de escopo e pela gestão da matriz de riscos, conforme exigido no

art. 22, §3º da Lei Federal nº 14.133/2021;

6.7. A situação de emergência encontra-se exaustivamente demonstrada nos autos, notadamente por meio dos seguintes documentos técnicos:

6.7.1. Ofício nº 008/2026/SUP\_GO\_L7 (SISLOG nº 331282), emitido pelo Consórcio Supervisor ENGEVIA, que atesta a paralisação formal da obra desde dezembro de 2025, a exposição dos serviços executados às intempéries, a ocorrência de processos erosivos significativos, o comprometimento funcional do sistema de drenagem e a condição operacional insegura para os usuários da rodovia, configurando risco concreto e mensurável de danos ao erário, à segurança viária e ao meio ambiente;

6.7.2. Ofício nº 008/2026/SUP\_GO\_L7 (SISLOG nº 331282), emitido pelo Consórcio Supervisor ENGEVIA, que atesta a paralisação formal da obra desde dezembro de 2025, a exposição dos serviços executados às intempéries, a ocorrência de processos erosivos significativos, o comprometimento funcional do sistema de drenagem e a condição operacional insegura para os usuários da rodovia, configurando risco concreto e mensurável de danos ao erário, à segurança viária e ao meio ambiente;

6.7.3. Nota Técnica nº 8/2026/GOINFRA/DPJ-22794, que aprova o Projeto do Remanescente da Obra e o respectivo orçamento de referência, reconhecendo a necessidade de intervenção imediata para estabilização do trecho e conclusão funcional da drenagem;

6.7.4. Registros fotográficos acostados aos autos, que documentam visualmente os processos erosivos, o acúmulo de sedimentos, a deterioração das camadas de pavimento e a precariedade das condições de segurança viária no trecho;

6.7.5. A situação descrita configura, de forma inequívoca, o justo receio de ocorrência de iminente comprometimento da segurança de pessoas, do patrimônio público e do meio ambiente, nos termos exigidos pelo art. 75, inciso VIII, da Lei Federal nº 14.133/2021, tornando impraticável a realização de procedimento licitatório ordinário, cujos prazos legais são incompatíveis com a urgência da intervenção necessária para conter a degradação acelerada e evitar a perda irreversível dos serviços já executados;

6.7.6. Registre-se, para fins de correta qualificação jurídica, que o valor global estimado da presente contratação é de R\$ 6.380.093,37 (seis milhões, trezentos e oitenta mil e noventa e três reais e trinta e sete centavos), não se enquadrando, portanto, no limite previsto pelo art. 75, inciso I, da Lei Federal nº 14.133/2021, destinado a obras e serviços de engenharia de pequeno vulto (até R\$ 100.000,00). A contratação direta encontra respaldo exclusivamente na hipótese de emergência (inciso VIII), plenamente caracterizada e documentada nos autos, não havendo que se falar em subsunção simultânea ao inciso I;

6.7.7. A adoção da dispensa de licitação fundamenta-se na necessidade imperiosa de assegurar celeridade, eficiência e economicidade na aplicação dos recursos públicos, sem prejuízo da estrita observância dos princípios constitucionais e legais da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência. O processo de contratação direta será instruído com todos os documentos exigidos pela legislação, incluindo o presente Estudo Técnico Preliminar, o Documento de Oficialização da Demanda, o Projeto do Remanescente aprovado, o orçamento de referência detalhado, a justificativa da dispensa e a minuta contratual, garantindo transparência, rastreabilidade e segurança jurídica ao procedimento;

6.8. Ressalta-se, por fim, que a situação de emergência não foi criada por omissão ou desídia da Administração, mas decorre de fatos supervenientes à paralisação da obra pela contratada original, cujo inadimplemento e incapacidade de cumprimento do cronograma restaram devidamente demonstrados nos autos. A atuação da GOINFRA, ora consubstanciada na presente contratação emergencial, constitui medida de responsabilidade administrativa e técnica voltada a resguardar o interesse público, proteger o patrimônio estadual e garantir a segurança dos usuários da rodovia, em estrita conformidade com os deveres constitucionais e legais que lhe são impostos;

6.9. Todas as normas técnicas, instruções de serviço, especificações particulares e demais orientações para a execução das obras serão detalhadas no Termo de Referência, anexo ao processo de contratação, cujo cumprimento rigoroso e integral constitui obrigação essencial da contratada, sob pena de caracterização de inadimplemento contratual e aplicação das sanções administrativas cabíveis;

#### **Requisitos de segurança:**

6.10. A contratação deve garantir segurança jurídica e técnica à Administração Pública, mantendo o Estado de Goiás como responsável pela validação dos produtos entregues, pela autorização de alterações de escopo e pela gestão da matriz de riscos, conforme exigido no art. 22, §3º da Lei Federal nº 14.133/2021;

#### **Requisitos de capacitação e transferência de conhecimento:**

6.11. A contratada e os responsáveis técnicos indicados deverão comprovar, no momento da contratação direta, experiência na execução de obras rodoviárias de mesma natureza e complexidade equivalente ou superior, conforme critérios de aceitabilidade objetivamente definidos no Termo de Referência, incluindo:

6.11.1. Quantitativos mínimos de serviços executados, notadamente em pavimentação de concreto com formas deslizantes, execução de base em Brita Graduada Tratada com Cimento (BGTC), implantação de sistemas de drenagem urbana (galerias, poços de visita, bocas de lobo e bacias de amortecimento) e sinalização de obras em rodovias em operação;

6.11.2. Capacidade operacional da empresa, mediante comprovação de disponibilidade de equipamentos compatíveis com as especificações do projeto e com o cronograma de execução, notadamente equipamentos de pequeno porte para pavimentação de concreto, conforme composição prevista no orçamento de referência (SICRO/DNIT), usina de solo, central de concreto e frota de transporte, além dos equipamentos necessários à execução dos serviços de drenagem e terraplenagem constantes do projeto, e;

6.11.3. Qualificação técnica dos profissionais responsáveis, com registro ativo no respectivo conselho de classe e acervo técnico que demonstre experiência em obras de características similares, devidamente formalizado por meio de Anotações de Responsabilidade Técnica (ARTs)

6.12. Ao final da execução contratual, a contratada deverá entregar à GOINFRA a documentação técnica completa relativa à obra

executada, incluindo relatórios de controle tecnológico, diário de obras e comprovantes de destinação ambientalmente adequada dos resíduos, sob pena de glosa e retenção de pagamentos;

6.13. A presente contratação emergencial não tem por objeto a transferência de tecnologia ou capacitação de servidores da Administração, ressalvada a obrigação de a contratada prestar todos os esclarecimentos técnicos solicitados pela fiscalização durante a execução da obra e fornecer as informações necessárias à adequada instrução dos autos e ao pleno conhecimento da intervenção executada.

**Requisitos de sustentabilidade:**

6.14. Conforme o art. 25, §2º da Lei Federal nº 14.133/2021, o edital poderá prever o uso de mão de obra, materiais, tecnologias e matérias-primas locais, promovendo desenvolvimento regional e redução de impactos logísticos;

6.15. No Projeto Básico – em obras e serviços de engenharia – entre os elementos exigidos constam os estudos socioambientais (art. 6º, XXV, da Lei Federal nº 14.133/2021);

6.15.1. Disposição final ambientalmente adequada dos resíduos sólidos gerados;

6.15.2. Mitigação e compensação ambiental, conforme condicionantes do licenciamento ambiental;

6.15.3. Utilização de produtos, de equipamentos e de serviços que, comprovadamente, favoreçam a eficiência energética e o uso racional de recursos naturais;

6.15.4. Avaliação de impacto de vizinhança, conforme legislação urbanística vigente.

**SEÇÃO 7 - LEVANTAMENTO DE MERCADO**

7.1. Contratações de serviços e de obras de engenharia rodoviária são situações singulares, distintas e específicas em relação às suas características, tais como: objeto, localização física e geográfica, solução desejada, entre outras particularidades. Portanto, tal busca deve se dar através de um processo licitatório entre empresas que detenham as devidas habilidades técnicas e operacionais e se predisponham a participar, em igualdade de condições, seguindo os modelos e as regras dos editais da GOINFRA;

**Contratações similares realizadas pela GOINFRA:**

7.2. Foi realizada pesquisa perante a GOINFRA, utilizando como indicativo e comparativo editais de contratação anteriores e similares ao objeto de contratação, conforme apresenta o Quadro 15, a seguir;

Quadro 15: Resumo de Contratações Anteriores e Similares – Execução de Obras

Referência	Processo SEI	Órgão-Edital	Objeto	Valor Global (R\$)	Extensão (km)	Custo (R\$) por km	% do Custo por km
Obra	202000036006288	AGETOP Concorrência Nº 31/2020- GELIC	CONTRATAÇÃO DE EMPRESA DE ENGENHARIA PARA EXECUÇÃO DE DUPLICAÇÃO DA RODOVIA ESTADUAL GO-330, TRECHO: POSTO DA POLÍCIA MILITAR RODOVIÁRIA ESTADUAL ATÉ A AV. JK, NO BAIRRO SÃO JOÃO, EXTENSÃO DE 3,4 KM, NO MUNICÍPIO DE CATALÃO, NESTE ESTADO.	20.101.955,96	3,4	5.912.339,99	29,41%

Obra	202300036007241	CONCORRÊNCIA Nº 31/2023 - GOINFRA	OBRA DE DUPLICAÇÃO, REABILITAÇÃO E ADEQUAÇÃO DA RODOVIA GO-210, TRECHO: PERÍMETRO URBANO DE RIO VERDE - GO-174 (SENTIDO MONTIVIDIU).	54.291.087,56	6,5	8.352.475,01	15,38%
Obra	202400005043383	EDITAL Nº 073/2024 - GOINFRA	CONTRATAÇÃO DE EMPRESA ESPECIALIZADA PARA EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS DE DUPLICAÇÃO E RESTAURAÇÃO DA RODOVIA GO-320, TRECHO: ENTR. BR-153 / GOIATUBA, COM UMA EXTENSÃO TOTAL DE 8,70 KM, NESTE ESTADO.	51.894.444,92	8,7	5.964.878,73	11,49%
Obra	202500005014833	EDITAL N.º 043/2025 - GOINFRA	CONTRATAÇÃO DE EMPRESA ESPECIALIZADA PARA EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS DE DUPLICAÇÃO DA RODOVIA GO-330, TRECHO: IPAMERI/CATALÃO, SUBTRECHO 1: GO-330, POSTO POLICIAL DE CATALÃO/ENTR. GO-305 (TREVO DE GOIANDIRA), COM EXTENSÃO DE 11,70 KM, NESTE ESTADO.	149.987.429,02	11,7	12.819.438,38	8,55%

Obra	202300036014567	CONCORRÊNCIA Nº 75/2023 - GOINFRA	OBRA DE DUPLICAÇÃO DE RODOVIA, INCLUINDO A REABILITAÇÃO E ADEQUAÇÃO DA PISTA EXISTENTE, EXECUÇÃO DAS OBRAS DE ARTES ESPECIAIS, PASSARELAS E GALERIAS DE ÁGUAS PLUVIAIS DA GO-139, TRECHO: ENTR. GO-217 (PIRACANJUBA) / ENTR. GO-213 (CALDAS NOVAS).	205.394.754,35	39,8	5.160.672,22	2,51%
------	-----------------	---	--	----------------	------	--------------	-------

Fonte: Elaboração Própria.

7.3. Valor estimado por quilômetro para a presente contratação (R\$ 2.562.286,49) é substancialmente inferior à média das contratações similares levantadas (R\$ 7.641.960,87), representando uma redução de aproximadamente 66,47% em relação à referida média.

7.4. Essa diferença significativa decorre da natureza específica do objeto da presente contratação emergencial, que não consiste na duplicação integral de um novo trecho rodoviário, mas sim na execução do remanescente da obra já parcialmente implantada no trecho de 2,49 quilômetros da pista esquerda da rodovia GO-210, compreendendo a conclusão de placas de pavimento rígido remanescentes e a finalização do sistema de drenagem, conforme Projeto do Remanescente aprovado pela Nota Técnica nº 8/2026/GOINFRA/DPJ-22794;

7.5. O orçamento foi calculado com base na Tabela T319 - OUT/25 (sem desoneração), oficial da GOINFRA, assegurando compatibilidade com preços de mercado e observância dos princípios da economicidade e vantajosidade;

7.6. Conclui-se que o valor estimado é adequado, exequível e vantajoso para a Administração, estando devidamente fundamentado em parâmetros oficiais e compatível com a natureza e o porte da intervenção emergencial pretendida.

## SEÇÃO 8 - RESULTADOS PRETENDIDOS

8.1. A presente contratação emergencial tem como finalidade assegurar a proteção e a conclusão funcional dos serviços parcialmente concluídos na pista esquerda da duplicação da rodovia GO-210, bem como a estabilização dos dispositivos de drenagem urbana no trecho entre as estacas Est. 176+10,136 e Est. 301+0,400 da pista esquerda. O objetivo imediato é interromper a deterioração progressiva das camadas estruturais executadas, eliminar os riscos ambientais decorrentes da drenagem inoperante e restaurar condições mínimas de segurança viária, preservando o patrimônio público e garantindo a continuidade do tráfego seguro na via existente;

8.2. Considerando que as contratações públicas devem buscar resultados positivos para a Administração, são apontados os resultados pretendidos, em termos de eficiência, eficácia, efetividade e economicidade, em busca do melhor aproveitamento dos recursos humanos, materiais e financeiros disponíveis, bem como, de desenvolvimento nacional sustentável;

8.3. Assim, a presente contratação pretende alcançar os seguintes resultados:

8.3.1. **Do ponto de vista técnico e de preservação patrimonial:** pretende-se estabilizar e proteger integralmente as camadas de terraplenagem, a base em Brita Graduada Tratada com Cimento (BGTC) e o pavimento de concreto parcialmente implantado, conforme diagnóstico do Ofício nº 008/2026/SUP\_GO\_L7. O resultado concreto é a interrupção dos processos erosivos e a mitigação da perda de capacidade estrutural, garantindo a integridade do investimento já realizado. Simultaneamente, busca-se restaurar a funcionalidade dos dispositivos de drenagem urbana, assegurando o correto escoamento das águas pluviais e eliminando focos de erosão e assoreamento;

8.3.2. **No aspecto da segurança viária e proteção pública:** o resultado esperado é a significativa redução do risco de acidentes no trecho, por meio da estabilização da plataforma da pista esquerda e da implantação de sinalização provisória adequada. A intervenção elimina a condição operacional precária e não projetada, protegendo a vida e a integridade física dos usuários da rodovia e dos trabalhadores eventuais no local, conforme destacado como risco grave pela supervisão técnica. A medida reforça a confiança na capacidade do Estado de gerir crises em infraestrutura crítica

8.3.3. **Em termos socioeconômicos e de desenvolvimento regional:** busca-se assegurar a manutenção da rodovia GO-210 como eixo logístico essencial para o escoamento da produção agroindustrial de Rio Verde e região, sem interrupções decorrentes de interdições emergenciais por danos graves. Ao preservar o patrimônio já executado e evitar uma paralisação total por colapso do trecho, a obra protege a competitividade regional, evita elevação de custos de transporte e assegura a continuidade das cadeias produtivas que dependem dessa ligação viária;

8.3.4. **Administrativamente e em termos de economicidade:** a contratação deve materializar o princípio da economicidade ao evitar um custo futuro muito superior, decorrente da necessidade de retrabalho e recomposição total de serviços perdidos. A aplicação dos recursos é direcionada a uma solução técnica pontual e de alta eficácia protetiva, garantindo transparência por meio de escopo bem delimitado e total embasamento em documentos técnicos (Ofício 008/2026, Despacho 5288/2025). O processo observa os princípios da legalidade e eficiência, utilizando a dispensa de licitação de forma justificada e documentada para alcançar o resultado no curto prazo exigido pela emergência;

8.3.5. **Nos aspectos ambientais e de sustentabilidade:** os resultados incluem a imediata mitigação dos impactos ambientais em curso, como erosão e assoreamento, promovendo a adequada condução das águas pluviais. A obra deve assegurar a correta destinação dos resíduos gerados e priorizar técnicas e materiais que minimizem novos impactos. Além disso, ao preservar serviços já executados, a contratação promove a sustentabilidade econômica e ambiental ao evitar o desperdício de recursos materiais e energéticos já empregados na obra original;

8.3.6. **Como resultado integrado:** pretende-se entregar um trecho rodoviário estabilizado, com os serviços parciais devidamente protegidos, a drenagem funcionando de forma controlada e as condições de segurança viária restabelecidas. Esta intervenção emergencial, além de resolver uma crise iminente, cria as condições técnicas necessárias para uma futura retomada ordenada e econômica da obra de duplicação integral, reforçando o compromisso da Administração Pública com a gestão responsável de ativos, a proteção da população e o desenvolvimento sustentável do Estado de Goiás.

## SEÇÃO 9 - POSSÍVEIS IMPACTOS AMBIENTAIS E MEDIDAS MITIGADORAS

9.1. A execução da contratação emergencial na rodovia GO-210 configura um empreendimento de significativo caráter preventivo e corretivo no âmbito ambiental. Sua motivação primordial reside na mitigação de impactos ambientais negativos já consubstanciados e em evolução, decorrentes da paralisação da obra – notadamente processos erosivos lineares e laminares, assoreamento de drenagens e comprometimento funcional do sistema de drenagem urbana, conforme diagnóstico técnico registrado no Ofício nº 008/2026/SUP\_GO\_L7;

9.2. Contudo, a própria mobilização de recursos e a execução física dos serviços de proteção, estabilização e conclusão de placas de pavimento rígido remanescentes na pista esquerda e dos dispositivos de drenagem podem gerar impactos ambientais diretos e indiretos, ainda que localizados, temporários e de baixa magnitude. Esta seção objetiva identificar tais impactos potenciais e prescrever as correspondentes medidas mitigadoras e de controle ambiental, as quais deverão ser integralmente observadas no Plano de Gestão Ambiental da execução contratual, condicionando o início das atividades à sua prévia implementação;

9.3. A intervenção no trecho compreendido entre as estacas Est. 176+10,136 e Est. 301+0,400 da pista esquerda envolverá atividades com potencial de geração de impactos ambientais, classificáveis conforme sua natureza. No componente físico, destacam-se: (i) a emissão de material particulado (poeira) e gases de combustão, provenientes da movimentação de terra, operação de equipamentos motomecanizados e tráfego de veículos em vias não pavimentadas; (ii) a alteração da qualidade das águas superficiais, por aumento da turbidez decorrente do carreamento de sedimentos para cursos d'água adjacentes, caso não haja contenção eficaz; e (iii) a geração de ruído e vibrações, associados à operação de maquinário pesado. No componente antrópico e biótico, podem ocorrer: (iv) a geração e inadequada destinação de resíduos sólidos da construção civil e não inertes; (v) a perturbação da fauna silvestre devido ao ruído, movimento e presença humana; e (vi) a compactação do solo e eventual supressão pontual de vegetação herbácea em áreas de apoio e acesso;

9.4. Para cada impacto identificado, impõe-se a adoção de medidas mitigadoras específicas, de caráter preventivo e corretivo, integradas às melhores práticas de gestão ambiental em obras lineares. Para o controle das emissões atmosféricas, será obrigatória a implantação de programa de umectação das vias de acesso e frentes de trabalho com água, em frequência adequada às condições climáticas, bem como a manutenção preventiva da frota e equipamentos para minimizar emissões fugitivas. Quanto ao controle da erosão e da sedimentação, todas as intervenções em taludes ou próximas a drenagens naturais deverão ser precedidas da instalação de barreiras físicas de contenção de sedimentos (tais como geotêxteis, mantas de palha ou bacia de decantação provisória), sendo expressamente vedado o lançamento direto de água turva em corpos hídricos. Os serviços que envolvam maior mobilização de solo serão, preferencialmente, programados para o período de estiagem;

9.5. No tocante à gestão de resíduos sólidos, a empresa executora será obrigada a elaborar e implementar um Plano de Gerenciamento de Resíduos da Construção Civil (PGRCC), em estrita conformidade com a Resolução CONAMA nº 307/2002, suas atualizações e legislação estadual complementar. O plano deverá prever a segregação na fonte, o acondicionamento diferenciado, o armazenamento temporário em área licenciada e a destinação final ambientalmente adequada, com emissão e guarda de Certificado de Transporte de Resíduos (CTR) e comprovantes de recebimento por parte de unidades licenciadas. Para o controle da poluição sonora, serão estabelecidos horários restritivos para operação de equipamentos mais ruidosos (ex.: compactadores, britadores), limitando-os ao período diurno, salvo em situações de força maior devidamente justificadas e autorizadas pela fiscalização;

9.6. Paralelamente aos esforços de mitigação dos impactos negativos da execução, constitui resultado ambiental positivo primário e

mensurável desta contratação a interrupção dos impactos negativos de maior magnitude já em curso. A intervenção promoverá: (i) a estabilização geomorfológica dos taludes de corte e aterro atualmente em processo erosivo, mediante técnicas de bioengenharia de solos ou proteção rígida onde necessário; (ii) a restauração da função hidrológica do sistema de drenagem urbana, através da desobstrução, reparo e conclusão funcional de poços de visita, bocas de lobo e bacias de amortecimento (A e B), assegurando a captação, condução e dissipação de energia das águas pluviais conforme projeto; e (iii) a contenção do carreamento de sedimentos, eliminando as fontes difusas de poluição por assoreamento que degradam a qualidade dos recursos hídricos da bacia contribuinte. Estes resultados positivos representam uma ação efetiva de reparação ambiental e de adequação a preceitos legais, revertendo um passivo em franca expansão;

9.7. Em síntese, a análise de custo-benefício ambiental é largamente favorável à contratação. Os impactos potenciais gerados pela execução dos serviços são de natureza pontual, temporalmente limitados e passíveis de controle mediante tecnologias convencionais e de baixo custo. Em contrapartida, os impactos ambientais que a contratação busca remediar são severos, progressivos e acarretam dano difuso ao patrimônio natural, com potencial de gerar obrigações de reparação mais onerosas no futuro. Desta forma, a intervenção emergencial configura-se não apenas como medida de proteção patrimonial e de segurança viária, mas como ação de saneamento ambiental urgente e necessária, justificada técnica e legalmente para conter a degradação em curso e restabelecer padrões mínimos de proteção dos recursos solo e água. A fiscalização do contrato terá como atribuição verificar a efetiva implementação de todas as medidas mitigadoras aqui previstas, as quais integram o objeto contratual;

9.8. O Quadro 16, a seguir, apresenta a proposição de medidas mitigadoras, de acordo com o modelo da Gerência de Planejamento (PL-GEPLA).

Quadro 16: Proposição de Medidas Mitigadoras

MEIO	IMPACTOS	MEDIDAS MITIGADORAS
<b>BIÓTICO</b>	Pressão sobre os recursos florísticos e faunísticos	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduzir ao mínimo a retirada de vegetação na faixa marginal da rodovia;</li> <li>• Executar o programa de Educação ambiental para os funcionários da obra e moradores da AID;</li> <li>• Proibir ações de queimadas da vegetação;</li> <li>• Executar o programa de treinamento e capacitação de engenheiros e encarregados, e demais funcionários da empresa executora da obra;</li> <li>• Manter áreas intactas para a preservação da biodiversidade e manutenção dos processos ambientais;</li> </ul>
	Geração de poeira e ruídos	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Controle da umidade do material e do solo, nas áreas das obras, caminhos de serviço, e canteiro de obras;</li> <li>• Controle da velocidade média e níveis de emissão de ruídos dos veículos e equipamentos;</li> <li>• Manutenção periódica de máquinas e equipamentos, sobretudo motores e geradores;</li> </ul>
<b>FÍSICO</b>	Alteração da paisagem	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Toda área degradada (jazidas, caixa de empréstimo acessos, canteiros e acampamentos), será devidamente recomposta de forma a aproximá-la, o máximo possível de sua situação original;</li> <li>• Após o término da obra todas instalações e equipamentos serão devidamente desmobilizados, recuperando se em seguida toda área envolvida;</li> <li>• Em todas as edificações e acessos será feito uma limpeza adequada, sendo retirados quaisquer entulhos da obra, lixo, materiais inservíveis. Após este procedimento as áreas serão devidamente vegetadas;</li> </ul>
	Erosão hídrica	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Preservar tanto quanto possível a vegetação na área do canteiro de obras e acampamentos, instalações de apoio e industriais;</li> </ul>
	Poluição causada por combustíveis e materiais lubrificantes	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Instalar os tanques de combustíveis conforme as determinações previstas na legislação específica;</li> <li>• Instalação de caixas separadoras de óleo e graxa;</li> <li>• Manutenção adequada dos equipamentos utilizados na obra;</li> <li>• Todos os motores, especificamente aqueles movidos a óleo diesel, deverão ser revistados permanentemente, evitando assim a emissão excessiva de poluentes atmosféricos;</li> </ul>
	Deposição de material de descarte	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Seleção de locais adequados para utilização como bota-fora;</li> <li>• Recuperação das áreas de bota-fora;</li> <li>• Reutilização dos materiais passíveis de serem reciclados;</li> </ul>
	Deposição de resíduos sólidos	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Todo lixo gerado na obra deve ser adequadamente disposto em aterros sanitários (resíduo urbano);</li> <li>• Ensacar todo lixo gerado no canteiro de obras;</li> <li>• Reduzir ao mínimo a retirada de vegetação na faixa marginal da rodovia;</li> <li>• Executar o programa de educação ambiental para os funcionários da obra e moradores da Área de Influência Direta (AID);</li> <li>• Proibir ações de queimadas da vegetação;</li> <li>• Executar o programa de treinamento e capacitação de engenheiros e encarregados da empresa executora da obra;</li> <li>• Manter áreas intactas para a preservação da biodiversidade e manutenção dos processos ambientais;</li> </ul>

MEIO	IMPACTOS	MEDIDAS MITIGADORAS
SÓCIO ECONOMICO	Alterações no cotidiano das populações	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Comunicação constante com a população local, informando principalmente sobre as alterações nas vias de tráfego;</li> <li>• Planejamento da sinalização das áreas em obras utilizando-se legislação pertinente;</li> <li>• Transferência de informações às populações das Áreas de influências diretas, dando maior ênfase aos locais onde existem maiores concentrações de pessoas;</li> <li>• Elaboração de planos específicos para atendimento de emergência em caso de acidentes nas áreas em obras;</li> <li>• Discutir com as prefeituras sobre as modificações necessárias nos fluxos das vias, transporte de equipamentos pesados que possa interferir no fluxo de tráfego da rodovia.</li> </ul>

Fonte: Elaboração Própria.

## SEÇÃO 10 – ANÁLISE DE RISCOS

10.1. A análise de riscos compreende a identificação, análise, quantificação/qualificação dos riscos e o procedimento a ser realizado para sua atribuição de responsabilidade – da Administração ou da contratada;

10.2. Critérios para análise dos riscos (escala de probabilidade e escala de impacto), conforme o Manual de Gestão de Riscos do TCU:

10.2.1. Escala de probabilidade (1 a 5):

- 1 - Raro: acontece apenas em situações excepcionais; não há histórico conhecido do evento ou não há indícios que sinalizem sua ocorrência;
- 2 - Pouco provável: o histórico conhecido aponta para baixa frequência de ocorrência no prazo associado ao objetivo;
- 3 - Provável: repete-se com frequência razoável no prazo associado ao objetivo ou há indícios que possa ocorrer nesse horizonte;
- 4 - Muito provável: repete-se com elevada frequência no prazo associado ao objetivo ou há muitos indícios que ocorrerá nesse horizonte;
- 5 - Praticamente certo: ocorrência quase garantida no prazo associado ao objetivo;

10.2.2. Escalas de impacto (1 a 5):

- 1 - Muito baixo: compromete minimamente o atingimento do objetivo; para fins práticos, não altera o alcance do objetivo/resultado;
- 2 - Baixo: compromete em alguma medida o alcance do objetivo, mas não impede o alcance da maior parte do objetivo/resultado;
- 3 - Médio: compromete razoavelmente o alcance do objetivo/resultado;
- 4 - Alto: compromete a maior parte do atingimento do objetivo/resultado;
- 5 - Muito alto: compromete totalmente ou quase totalmente o atingimento do objetivo/resultado;

10.3. O mapa de riscos é o instrumento que identifica e trata os principais riscos que permeiam o procedimento de contratação direta emergencial, através de ações que permitam controle, prevenção e mitigação dos impactos;

10.4. O Quadro 17 a seguir apresenta o mapa de riscos, consideradas as intervenções propostas pelo referido ETP.

Quadro 17: Mapa de Riscos

ITEM	FASE	TEMÁTICA	EVENTO DE RISCO	DESCRIÇÃO DO IMPACTO	ESCALA DE PROBABILIDADE	ESCALA DE IMPACTO	AÇÃO PREVENTIVA	AÇÃO DE CONTINGÊNCIA	RESPONSABILIDADE
1	Planejamento da Contratação	Administrativo	Incorreta identificação da demanda	Instrução processual inadequada	Raro	Alto	Verificar de forma correta a demanda. Informar-se corretamente junto ao setor responsável pela demanda, solicitando ratificação ou retificação dos objetos.	Quando detectado o erro quanto a real necessidade da demanda, parar o processo no estágio em que se encontrar e proceder com a retificação dos artefatos técnicos.	GOINFRA
							Identificar		

ITEM	FASE	TEMÁTICA	EVENTO DE RISCO	DESCRIÇÃO DO IMPACTO	ESCALA DE PROBABILIDADE	ESCALA DE IMPACTO	corretamente os setores responsáveis. AÇÃO DE CONTINGÊNCIA	AÇÃO DE CONTINGÊNCIA	RESPONSABILIDADE
2	Planejamento da Contratação	Administrativo	Estudos preliminares incorretos.	Instrução processual inadequada. Falha no atendimento das necessidades da área demandante.	Raro	Baixo	Realizar a identificação de responsáveis técnicos e demandantes. As indicações deverão ser compostas por servidores com conhecimento técnico do objeto, de legislação pertinente ao objeto e dos procedimentos da contratação	Revisão técnica prévia do objeto e ajustes no processo.	GOINFRA
3	Planejamento da Contratação	Administrativo	Estimativa inadequada de quantitativo do objeto.	Falha no atendimento das necessidades; risco de aditivos excessivos.	Pouco provável	Médio	Levantamento adequado das necessidades com participação dos setores técnicos.	Avaliar possibilidade de aditivos dentro dos limites legais.	GOINFRA
4	Contratação Direta	Administrativo	Fracasso na contratação emergencial	Atraso na execução e risco de agravamento da estrutura	Pouco provável	Alto	Levantamento adequado das necessidades e preços compatíveis com mercado.	Formação de grupo técnico para ajustes imediatos.	GOINFRA
5	Projeto / Obra	Técnico	Ocorrência de condições geotécnicas ou estruturais adversas não identificadas nos levantamentos prévios	Aumento de custos e atraso no cronograma	Provável	Alto	Realizar inspeções técnicas detalhadas antes da execução.	GOINFRA: pausar execução e reavaliar soluções técnicas. Contratada: fornecer subsídios técnicos e adequar métodos construtivos.	GOINFRA / Contratada
6	Projeto / Obra	Técnico	Execução em desacordo com o contrato.	Falha no atendimento das necessidades da obra.	Raro	Médio	Fiscalização contínua e capacitação da equipe de fiscalização.	GOINFRA: instaurar procedimento de inadimplência contratual. Contratada: corrigir execução e adequar serviços conforme contrato.	GOINFRA / Contratada
7	Projeto / Obra	Técnico	Atrasos na execução ou baixa produtividade.	Aumento de custo e demora na entrega.	Pouco provável	Alto	Fiscalização sistemática com emissão de relatórios de acompanhamento e medições quinzenais.	GOINFRA: aplicar penalidades contratuais. Contratada: reforçar equipes e ajustar cronograma interno.	GOINFRA / Contratada
8	Projeto / Obra	Administrativo	Empresa sem capacidade técnica	Dificuldades na execução contratual, não cumprimento adequado do objeto	Pouco provável	Alto	Análise criteriosa da qualificação técnica e econômico-financeira da empresa.	Rescindir contrato e buscar nova contratação.	GOINFRA
9	Projeto / Obra	Ambiental	Derramamento de óleos, graxas ou combustíveis durante abastecimento ou manutenção de equipamentos.	Contaminação do solo e de águas superficiais por infiltração ou escoamento, gerando passivo ambiental e risco de autuação por órgãos ambientais.	Pouco Provável	Alto	Exigir plano de abastecimento em área impermeabilizada; manter kits de contenção disponíveis nos locais de operação; realizar manutenção preventiva da frota; instalar caixas separadoras de óleo e graxa nas áreas de apoio.	GOINFRA: suspender atividades na área afetada, notificar órgão ambiental e exigir apresentação de plano de remediação. Contratada: conter imediatamente o vazamento com kits apropriados, recolher solo contaminado para destinação licenciada e reparar equipamentos.	GOINFRA / Contratada
								GOINFRA: embargar as	

ITEM	FASE	TEMÁTICA	EVENTO DE RISCO	ESCALA DE PROBABILIDADE	ESCALA DE IMPACTO	RECOMENDAÇÃO DE PREVENÇÃO	ATIVIDADES DA FRENTE INFRATORA À LEI DE LICITAÇÃO DE REGULAÇÃO E FISCALIZAÇÃO	RESPONSABILIDADE	
10	Projeto/ Obra	Ambiental	Geração e disposição inadequada de resíduos sólidos da construção civil	Contaminação do solo e de superfície por lançamento irregular de entulhos, restos de concreto, embalagens e outros resíduos, com risco de autuação e dano ambiental difuso.	Provável	Médio	Exigir elaboração e implementação de Plano de Gerenciamento de Resíduos da Construção Civil (PGRCC) antes do início das obras; fiscalizar segregação na fonte, acondicionamento e destinação final com comprovação documental (CTR).	Atividades da frente infratora à Lei de Licitação de Regulação e Fiscalização: aplicar penalidades contratuais. Contratada: recolher imediatamente os resíduos dispostos irregularmente, destiná-los a unidades licenciadas e comprovar a correção.	GOINFRA / Contratada
11	Projeto/ Obra	Socioeconômico	Interdição parcial da rodovia durante a obra.	Impacto no tráfego e na economia regional.	Provável	Médio	Planejamento de sinalização e comunicação constante com a comunidade e prefeitura.	GOINFRA: acionar órgãos de trânsito, implementar desvios e plano de comunicação à população. Contratada: executar sinalização conforme plano aprovado e ajustar logística para minimizar interferências.	GOINFRA / Contratada
12	Projeto/ Obra	Financeiro	Falta de recursos orçamentários	Atraso ou paralisação da obra	Pouco Provável	Muito Alto	Ajustar cronograma conforme disponibilidade de recursos; verificar possibilidade de remanejamento.	Paralisação temporária até regularização orçamentária.	GOINFRA

Fonte: Elaboração Própria.

## SEÇÃO 11 - PROVIDÊNCIAS PRÉVIAS A SEREM ADOTADAS PELA ADMINISTRAÇÃO

11.1. A Administração Pública deverá adotar, de forma tempestiva e diligente, todas as providências necessárias previamente à formalização da contratação emergencial, assegurando que os serviços de proteção sejam executados em sua plenitude e que os resultados pretendidos sejam integralmente alcançados. Essas medidas incluem a validação do diagnóstico técnico de deterioração e risco (fundamentado no Ofício nº 008/2026/SUP\_GO\_L7 e no Despacho nº 5288/2025), a elaboração e aprovação de Termo de Referência com escopo preciso e critérios técnicos objetivos, bem como a instrução completa do processo de dispensa de licitação com a juntada de todos os documentos exigidos pela Lei Federal nº 14.133/2021 e normativos internos da GOINFRA;

11.2. De acordo com as especificidades do objeto a ser contratado, a Agência Goiana de Infraestrutura e Transportes – GOINFRA deverá indicar, com a devida capacitação técnica, um ou mais representantes da Administração para acompanhar e fiscalizar a execução das atividades inerentes ao objeto contratado, conforme dispõe o art. 117 da Lei Federal nº 14.133/2021. Esses representantes terão a responsabilidade de monitorar o cumprimento das especificações técnicas, verificar a qualidade dos materiais empregados, assegurar a observância das normas ambientais e de segurança, e registrar em relatórios periódicos o andamento da obra;

11.3. Além disso, a Administração deverá garantir a disponibilidade orçamentária para a execução integral da intervenção, realizar a compatibilização do cronograma físico-financeiro com os recursos previstos e assegurar que os mecanismos de controle interno estejam preparados para acompanhar a execução contratual. Também caberá à GOINFRA promover a comunicação institucional com os órgãos de fiscalização e controle, como o Tribunal de Contas do Estado de Goiás, e com a comunidade local, informando sobre eventuais

interdições ou alterações no tráfego durante o período de execução da obra;

11.4. Por fim, a Administração deverá organizar previamente a matriz de riscos e definir claramente as responsabilidades da contratada e da própria GOINFRA, de modo a garantir segurança jurídica e técnica ao processo. Essas providências prévias são fundamentais para que a contratação emergencial alcance seus objetivos com eficiência, transparência e economicidade, preservando o patrimônio público e assegurando a proteção da população usuária da rodovia.

## SEÇÃO 12 - CONTRATAÇÕES CORRELATAS OU INTERDEPENDENTES

12.1. Em conformidade com o art. 18, §1º, inciso XI, da Lei Federal nº 14.133/2021, o Estudo Técnico Preliminar (ETP) deve identificar contratações correlatas e/ou interdependentes que possam impactar a viabilidade técnica, econômica ou operacional do objeto principal, de modo a garantir a adequada integração entre etapas e assegurar o atingimento dos resultados esperados. Essas contratações devem estar formalmente descritas no ETP e consideradas no planejamento da contratação, conforme os arts. 17 e 18 da referida Lei;

12.2. A contratação emergencial em apreço possui estreita correlação e interdependência com outras contratações, tanto no que tange à sua origem e justificativa, quanto à sua finalidade e desfecho. Tais relações são fundamentais para a compreensão do contexto da emergência e para o planejamento da retomada integral do empreendimento. São identificadas as seguintes contratações.

12.3. Contratação Principal da Obra de Duplicação da rodovia GO-210 (Processo SEI nº 202400036013060);

12.3.1. Natureza da Interdependência: Causal e Temporal. A presente contratação emergencial é diretamente decorrente da paralisação e do atraso crítico (cerca de 77%) da obra principal, executada pela Construtora Eterc Engenharia Ltda., conforme Contrato n.º 01/2024-GOINFRA (SEI nº 67034485) e Termo de Compromisso nº 01/2024 (SEI nº 66981826), celebrado com a COMIGO. A interrupção dos serviços expôs os elementos objeto desta emergência (pista esquerda e drenagem) às intempéries, gerando os riscos que justificam a intervenção urgente;

12.3.2. Impacto na Viabilidade: A efetividade desta contratação emergencial está condicionada à não interferência da contratada original (Eterc) no mesmo trecho. Qualquer tentativa de retomada descoordenada da obra principal durante a execução dos serviços de proteção geraria conflito operacional e risco de danos. Portanto, é requisito técnico e de segurança que a obra principal permaneça formalmente paralisada neste trecho específico durante a execução do contrato emergencial;

12.4. Contratação de Serviços de Supervisão Técnica da Obra (Consórcio ENGEVVIA - Contrato 132/2025 /GOINFRA);

12.4.1. Natureza da Interdependência: Técnica e de Fiscalização. O Consórcio Supervisor ENGEVVIA é a fonte primária dos dados técnicos que embasam esta contratação, conforme Ofício nº 008/2026/SUP\_GO\_L7 (SISLOG nº 331282). Este contrato de supervisão é interdependente com a emergencial, pois sua equipe técnica será responsável por: fornecer os dados de projeto, as coordenadas precisas e o diagnóstico detalhado do estado atual dos serviços, acompanhar e orientar tecnicamente a execução dos serviços de proteção, assegurando que sejam compatíveis com o projeto executivo da duplicação, e emitir pareceres sobre a eficácia das soluções implementadas;

12.4.2. Impacto na Viabilidade: A qualidade e a disponibilidade das informações geradas pela supervisão são insumos críticos para o adequado planejamento e fiscalização desta contratação. A falta de integração entre as equipes de supervisão e a fiscalização do contrato emergencial pode levar a inconsistências técnicas;

12.5. Futura Contratação para Retomada e Conclusão da Obra de Duplicação:

12.5.1. Natureza da Interdependência: Sequencial e de Compatibilidade Técnica. A presente contratação emergencial tem caráter paliativo e preparatório. Seu objetivo último é preservar as condições técnicas do trecho para uma futura e definitiva retomada da obra de duplicação integral. Portanto, há uma interdependência técnica sequencial direta: os serviços de proteção executados (estabilização de taludes, drenagem funcional) não podem criar entraves ou incompatibilidades técnicas com o projeto executivo original, as soluções adotadas devem, idealmente, ser incorporáveis ou facilmente removíveis para dar continuidade às etapas subsequentes da duplicação (ex.: conclusão da pista esquerda, execução da pista direita, drenagem definitiva);

12.5.2. Impacto na Viabilidade: O escopo e os métodos desta contratação emergencial devem ser planejados visando à integração futura. A especificação de materiais e técnicas deve considerar esta compatibilidade, sob pena de os serviços emergenciais gerarem a necessidade de retrabalho ou demolição na contratação futura, anulando os ganhos de economicidade pretendidos;

12.6. A contratação emergencial não existe de forma isolada. Ela é um elo crítico na cadeia de contratos do empreendimento da rodovia GO-210, inserindo-se entre uma contratação principal falha e uma futura contratação de conclusão. Seu sucesso depende do gerenciamento coordenado das interfaces com a contratação paralisada (evitando conflitos), com a supervisão técnica (garantindo base técnica) e com o projeto da obra futura (assegurando compatibilidade). O descumprimento desta interdependência pode comprometer a eficácia da proteção de emergência e gerar desperdício de recursos públicos, ferindo o princípio da economicidade. Recomenda-se que estas correlações sejam formalmente registradas no processo e comunicadas a todos os agentes envolvidos (fiscal do contrato emergencial, supervisão da obra e gestores do contrato principal).

## AVALIAÇÃO DA VIABILIDADE DA CONTRATAÇÃO

---

Com base nas informações apresentadas neste documento, a contratação da solução pretendida mostra-se tecnicamente viável e sua conclusão deve trazer diversos benefícios para a população no que diz respeito à construção da infraestrutura pública. Ainda, a contratação pretendida está de acordo com o previsto na Lei Federal nº 14.133/2021.

Em virtude de todo o exposto, o presente Estudo Técnico Preliminar evidencia a necessidade de contratação, em caráter emergencial, de empresa especializada para proteção dos serviços parcialmente concluídos na duplicação da rodovia GO-210. A medida contempla a proteção dos serviços parcialmente executados e a conclusão do pavimento rígido remanescente na pista esquerda no sentido Rio Verde-Montividiu, no trecho entre as estacas Est. 176+10,136 e Est. 301+0,400 da pista esquerda, com extensão aproximada de 2,49 quilômetros, incluindo a finalização do sistema de drenagem urbana, mostrando-se plenamente viável do ponto de vista técnico, econômico e administrativo.

A solução proposta atende aos critérios de planejamento, compatibilidade com os investimentos públicos previstos, aderência às diretrizes do Plano Plurianual 2024–2027 da GOINFRA, e está orientada à entrega de uma rodovia segura, funcional e com alto padrão de desempenho, representando um instrumento estratégico de política pública para a infraestrutura rodoviária do Estado de Goiás.

Além disso, os custos previstos são compatíveis e atendem à economicidade; os riscos envolvidos são administráveis; e a área requisitante priorizará o fornecimento de todos os elementos aqui relacionados necessários à consecução dos benefícios pretendidos.

Assim sendo, a Equipe de Planejamento declara a viabilidade desta contratação para os serviços indicados neste ETP, em atendimento da necessidade a que se destina, consoante disposto na Lei Federal nº 14.133, de 1º de abril de 2021 e no Decreto nº 10.207, de 27 de janeiro de 2023.

VICTOR EMMANUEL DOS REIS

Gerente de Planejamento