

**AGÊNCIA ESTADUAL DE GESTÃO DE EMPREENDIMENTOS – AGESUL**

# **ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR**

## **PROCESSO Nº 79.001.238-2026**

Campo Grande - MS, 25 de fevereiro de 2026.

**Órgão:** DIR/AGESUL-MS

**Setor Demandante:** Diretoria de Infraestrutura Rodoviária (DIR)

Esse documento foi assinado por MARIA EDUARDA AMARAL SILVA, DOUGLAS ATILA GOMES RUDES, SIDINEI OSHIRO, FERNANDO VIECELI MAIA e RUDI FIORESE. Para validar o documento e suas assinaturas acesse <https://api.sign.e-ms.ms.gov.br/validate/V7FW8-G99BC-9BSU7-GZJXB>

## AGÊNCIA ESTADUAL DE GESTÃO DE EMPREENDIMENTOS – AGESUL

### 1 INTRODUÇÃO

O presente documento caracteriza a primeira etapa da fase de planejamento e apresenta os devidos estudos para a contratação de solução técnica de engenharia que atenderá a necessidade especificada.

O objetivo principal é estudar a necessidade, e identificar qual a melhor solução para supri-la no mercado, sendo esta, apontada nos estudos e levantamentos desenvolvidos, em observância às normas vigentes e aos princípios que regem a Administração Pública.

Sobre o estudo que este documento se propõe a fazer, há de se destacar o alinhamento do mesmo ao cumprimento das Diretrizes Estratégicas, relacionadas às necessidades da sociedade e à promoção da melhoria da infraestrutura do Estado. Assim, a AGESUL, com compromisso de atender melhor aos interesses da sociedade sul-mato-grossense, obstina-se em executar obras e serviços, primando pela qualidade, legalidade e conformidade dos processos de negócios.

#### 1.1 Especificações gerais

O presente estudo refere-se à contratação da execução de serviços comuns de engenharia destinados à Conservação e Manutenção da Malha Rodoviária da **Região Sudoeste** do Estado de Mato Grosso do Sul (conforme item 2.1 deste documento). A execução desses serviços é essencial para garantir a operacionalidade e a segurança dos trechos rodoviários, os quais suportam o fluxo de pessoas, insumos e o escoamento da produção do agronegócio, da indústria e da mineração.

O Estado de Mato Grosso do Sul possui uma extensa área territorial de 357.142,010 Km<sup>2</sup> e elevada dispersão geográfica entre seus 79 municípios. Conforme dados do Sistema Rodoviário Estadual (SRE-MS, 2026), a malha rodoviária estadual totaliza 15.208,60 Km, sendo 5.662,10 Km (37,23%) pavimentados, 7.969,70 Km (52,40%) não pavimentados e 1.576,80 Km (10,37%) em fase de planejamento ou projeto.

A malha rodoviária efetiva sob responsabilidade da AGESUL, desconsiderados os trechos sob concessão, organizados em pavimentada (PAV/DUP/EOP) e não pavimentada (LEN/IMP/EOI). No Lote 11, a extensão total é de 339,76 Km, dos quais 229,59 Km são pavimentados e 110,16 Km não pavimentados. O Lote 12 possui 360,58 Km, sendo 296,85 Km pavimentados e 63,73 Km não pavimentados. Já o Lote 13 apresenta 382,07 Km, com 267,69 Km pavimentados e 114,38 Km não pavimentados. Por fim, o Lote 14 totaliza 429,75 Km, distribuídos em 320,46 Km pavimentados e 109,29 Km não pavimentados.

A relação completa das rodovias, bem como a extensão total correspondente a cada lote, será apresentada no **VOLUME 03 - MAPA E RELAÇÃO DE RODOVIAS**, do Projeto Básico, anexo a este estudo.

### 2 INFORMAÇÕES BÁSICAS

#### 2.1 Localização da Execução

A Gerência de Conservação de Rodovias (GCR), unidade integrante da estrutura organizacional da Diretoria de Infraestrutura Rodoviária (DIR) da AGESUL, apresentou a necessidade fundamental de contratação de empresas especializadas na execução de serviços de manutenção e conservação da malha rodoviária pavimentada e não pavimentada. Esta proposição, formalizada por meio da CI de Abertura nº 4851/2026/AGESUL/GCR e devidamente instruída conforme os documentos constantes na NUP 79.000.168-2026, fundamentou-se na

## AGÊNCIA ESTADUAL DE GESTÃO DE EMPREENDIMENTOS – AGESUL

natureza essencial e continuada de tais serviços, sendo imperativo que a Administração Pública assegurasse a plena continuidade das ações para evitar interrupções no atendimento da rede viária e prejuízos à logística e ao escoamento da produção estadual.

Conforme detalhado no **VOLUME 01 - JUSTIFICATIVA DE DIVISÃO EM REGIÕES E LOTES**, do Projeto Básico, anexo a este estudo, a organização desta demanda estruturou-se sob uma nova configuração de gestão regional que buscou modernizar e tornar mais eficiente a administração viária diante das transformações institucionais, logísticas e socioeconômicas ocorridas em Mato Grosso do Sul. Essa estratégia consolidou a divisão da malha estadual em **18 lotes**, que foram agrupados em **5 de contratações correlatas**, abrangendo as regiões Centro, Leste, Norte, Nordeste, Sul, Sudoeste, Oeste e Pantanal. Tal divisão baseou-se na definição de 9 regiões, das quais 8 foram contempladas neste modelo, visando a otimização de recursos e a cobertura territorial contínua.

As Regiões foram estruturadas estritamente com base nos limites político-administrativos dos municípios, assegurando coerência territorial e alinhamento com o planejamento estadual. Já os Lotes, definidos como unidades operacionais e contratuais, buscam respeitar essas mesmas divisas, mas admitem uma flexibilidade pontual em trechos limítrofes exclusivamente para garantir a execução ininterrupta dos serviços e evitar a fragmentação artificial da malha ou deslocamentos desnecessários de equipes. Esse novo modelo permite fortalecer o controle contratual e manter a presença local por meio das Bases Operacionais (Residências Regionais) resultando em uma gestão mais integrada, racional e compatível com as atuais demandas de tráfego e logística do Estado.

Os serviços desta contratação serão realizados nas regiões, conforme Mapa abaixo:

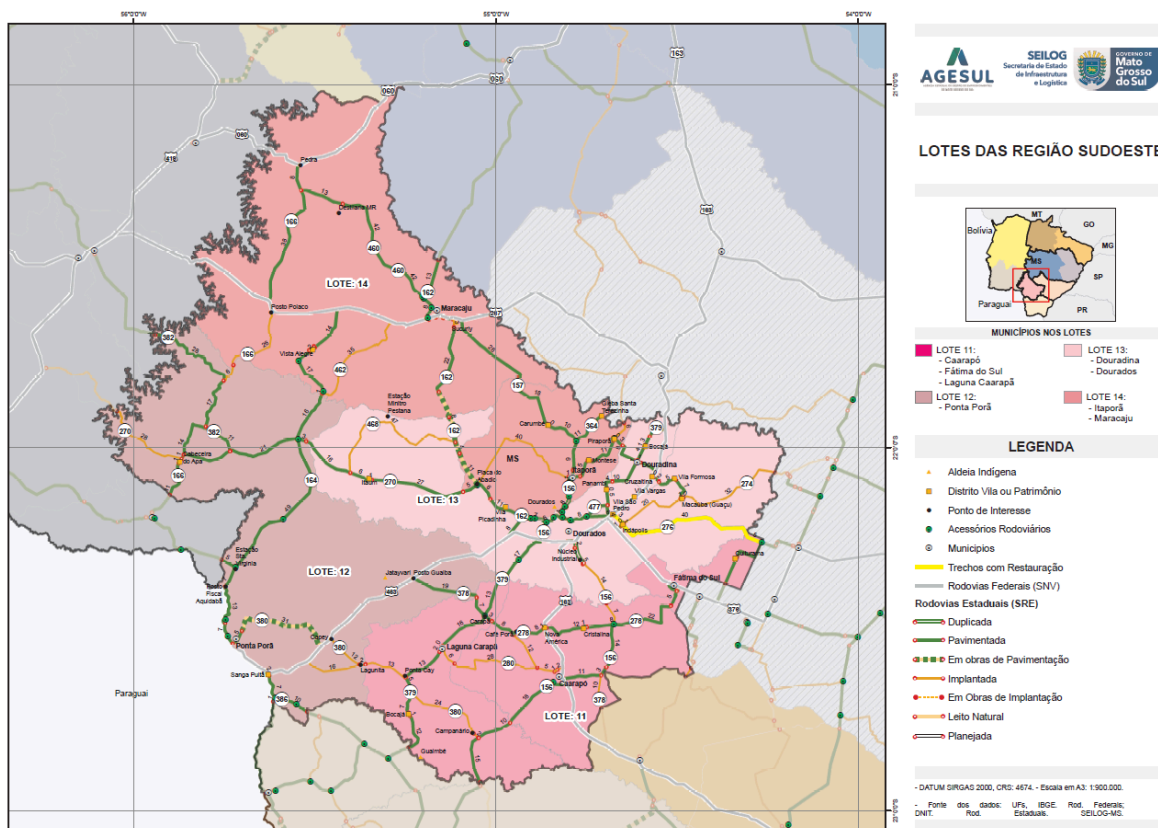


Imagem 01 – Lotes da Região Sudoeste.

**AGÊNCIA ESTADUAL DE GESTÃO DE EMPREENDIMENTOS – AGESUL**

**2.2 Relação e localização das Rodovias contempladas:**

- **REGIÃO SUDOESTE - Rodovias LOTE 11:**

Rodovia	Trecho	Extensão (km)	Coordenada Início	Coordenada Fim
<b>Pavimentadas</b>				
MS-156	Entr. MS-278 - Entr. BR-163 (A)	27,6	22° 29' 12,430" S - 54° 40' 28,787" W	22° 38' 15,857" S - 54° 48' 55,366" W
MS-156	Entr. Rotatória Rodovia BR-163(B) / contorno rodoviário de Caarapó - Limite Municipal Laguna Caarapá / Amambai	46,3	22° 38' 57,434" S - 54° 48' 36,022" W	22° 55' 17,635" S - 55° 2' 40,105" W
MS-276	Limite Municipal Dourados / Fátima do Sul - Entr. MS-141	5,2	22° 14' 22,468" S - 54° 18' 33,931" W	22° 15' 42,888" S - 54° 16' 1,141" W
MS-278	Entr. BR-376 - Entr. BR-163 (A), Distrito Nova América	49,5	22° 23' 7,983" S - 54° 29' 37,441" W	22° 30' 56,069" S - 54° 57' 7,264" W
MS-278	Fim do distrito Nova América - Entr. Rodovia MS-378	9,5	22° 29' 57,880" S - 54° 52' 5,403" W	22° 30' 56,069" S - 54° 57' 7,264" W
MS-280	Início do trecho urbano de Laguna Caarapá - Entr. MS-379 (B) / MS-380	15,4	22° 33' 20,941" S - 55° 8' 46,098" W	22° 37' 57,359" S - 55° 15' 0,731" W
MS-378	Limite Municipal Ponta Porã / Laguna Caarapá - Fim do trecho pavimentado, Entr. MS-278	16,8	22° 24' 45,884" S - 55° 3' 15,136" W	22° 30' 56,069" S - 54° 57' 7,264" W
MS-379	Limite Municipal Dourados / Laguna Caarapá - Entr. MS-280 (A)	29,5	22° 21' 32,825" S - 54° 58' 52,645" W	22° 32' 59,214" S - 55° 9' 5,896" W
MS-379	Entr. Rodovia MS-380(A)/MS-280(B) (Ponta Cay) - Limite municipal Laguna Carapá e Aral Moreira	24,8	22° 37' 57,359" S - 55° 15' 0,731" W	22° 49' 37,560" S - 55° 14' 40,738" W
Contorno	Contorno de Fátima do Sul	3,8	22° 22' 23,341" S - 54° 31' 21,709" W	22° 23' 43,949" S - 54° 30' 4,433" W
<b>Não Pavimentadas</b>				
MS-156	Limite Municipal de Dourados / Caarapó - Entr. MS-278	7,0	22° 25' 46,555" S - 54° 41' 45,383" W	22° 29' 12,430" S - 54° 40' 28,787" W
MS-278	Entr. BR-163 (B) - Início do trecho pavimentado, Distrito de Nova América	0,6	22° 29' 48,744" S - 54° 51' 53,412" W	22° 29' 57,880" S - 54° 52' 5,403" W
MS-280	Entr. Rodovia MS-379(B)/ MS-380(A) (Ponta Cay) - Limite municipal Laguna Carapá e Ponta Porã	12,7	22° 37' 57,359" S - 55° 15' 0,731" W	22° 35' 49,814" S - 55° 21' 32,238" W
MS-280	Entr. BR-163 / MS-378 (A) - Início do trecho pavimentado, Início trecho urbano de Laguna Caarapá	41,7	22° 36' 26,438" S - 54° 48' 57,921" W	22° 33' 20,941" S - 55° 8' 46,098" W
MS-378	Entr. MS-278 - Entr. Rodovia MS-280(A)	12,3	22° 30' 56,069" S - 54° 57' 7,264" W	22° 36' 27,311" S - 54° 53' 14,504" W
MS-378	Entr. Rodovia MS-156(B) - Limite municipal Caarapó e Juti	10,2	22° 37' 39,509" S - 54° 42' 37,566" W	22° 43' 4,789" S - 54° 42' 32,198" W
MS-380	Entr. Rodovia MS-379(B) - Entr. Rodovia MS-156	25,6	22° 40' 26,079" S - 55° 13' 59,286" W	22° 48' 0,313" S - 55° 2' 58,056" W

Imagem 02 – Rodovias Região Sudoeste - Lote 11.

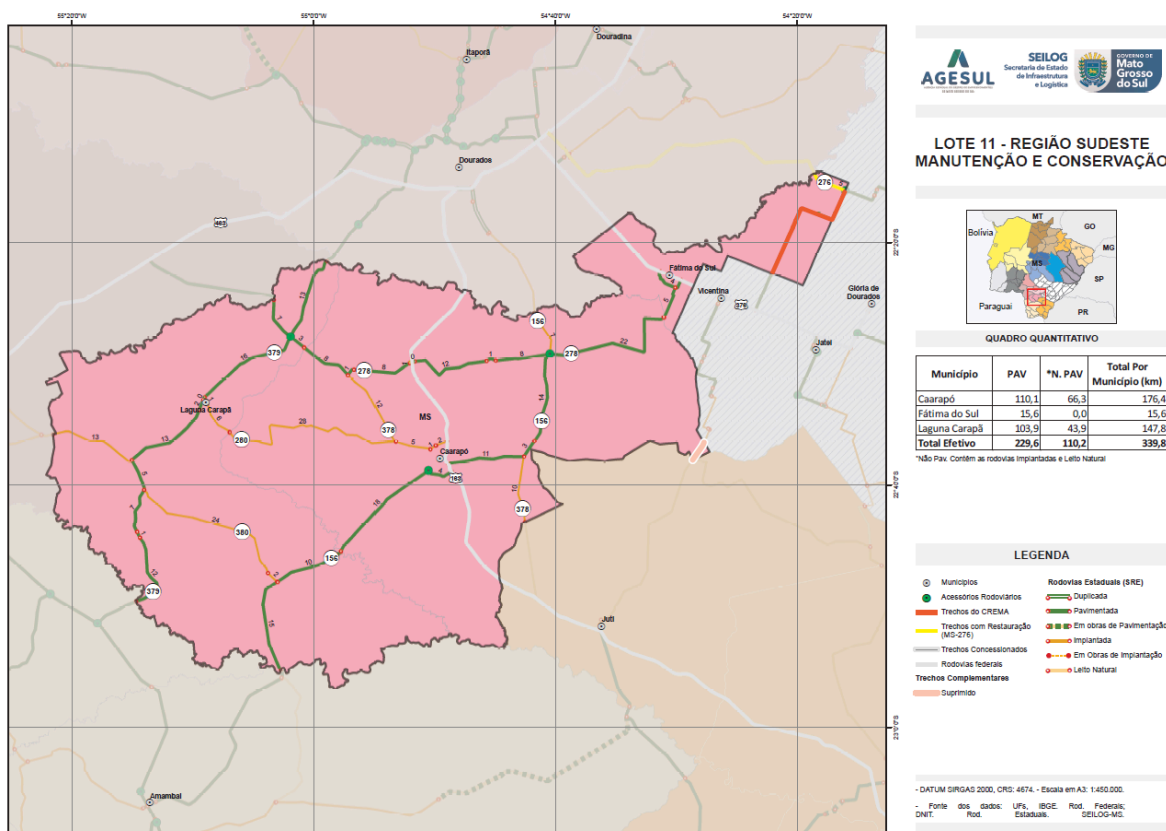


Imagem 03 – Mapa Região Sudoeste - Lote 11.

## AGÊNCIA ESTADUAL DE GESTÃO DE EMPREENDIMENTOS – AGESUL

- REGIÃO SUDOESTE - Rodovias LOTE 12:

Rodovia	Trecho	Extensão (km)	Coordenada Início	Coordenada Fim
<b>Pavimentadas</b>				
MS-164	Limite Municipal Maracaju / Ponta Porã - Entr. MS-380 (Ponta Porã)	91,9	21° 51' 3,990" S - 55° 28' 41,055" W	22° 32' 23,825" S - 55° 43' 34,289" W
MS-165	Entr. MS-386 - Limite Municipal de Ponta Porã / Aral Moreira	1,3	22° 41' 23,778" S - 55° 36' 31,511" W	22° 41' 59,178" S - 55° 36' 50,317" W
MS-166	Entr. Rodovia MS-382(A) - Limite Ponta Porã / Antônio João	44,5	21° 48' 59,929" S - 55° 45' 3,580" W	22° 7' 50,721" S - 55° 53' 58,215" W
MS-270	Limite Municipal Dourados / Ponta Porã - Entr. MS-166	38,1	21° 59' 1,951" S - 55° 31' 20,081" W	22° 1' 8,740" S - 55° 51' 39,564" W
MS-378	Entr. Rodovia BR-463 (Posto Guaiba) - Limite Municipal Ponta Porã / Laguna Caarapã	19,4	22° 21' 27,835" S - 55° 13' 34,763" W	22° 24' 45,884" S - 55° 3' 15,136" W
MS-380	Entr. MS-164 - Fim do trecho pavimentado	4,7	22° 32' 23,825" S - 55° 43' 34,289" W	22° 30' 24,032" S - 55° 42' 0,871" W
MS-382	Entr. MS-270 - Entr. MS-166 (A)	10,7	22° 0' 34,738" S - 55° 43' 56,593" W	21° 56' 36,218" S - 55° 48' 0,889" W
MS-382	Entr. MS-166 (B) - Limite Municipal de Ponta Porã/Guia Lopes de Laguna	28,2	21° 48' 59,929" S - 55° 45' 3,580" W	21° 41' 25,799" S - 55° 56' 22,275" W
MS-384	Entr. MS-164 - Limite Municipal de Ponta Porã/Antônio João	4,7	22° 19' 50,302" S - 55° 43' 5,443" W	22° 18' 31,953" S - 55° 45' 24,517" W
MS-386	Entr. BR-463 - Limite Municipal de Ponta Porã / Aral Moreira	20,1	22° 36' 47,133" S - 55° 38' 23,407" W	22° 43' 44,075" S - 55° 31' 10,332" W
<b>Não Pavimentadas</b>				
MS-166	Limite Municipal Maracaju / Ponta Porã - Entr. MS-382	6,3	21° 46' 26,488" S - 55° 43' 25,401" W	21° 48' 59,929" S - 55° 45' 3,580" W
MS-270	Entr. Rodovia MS-166(B) - Limite Municipal Ponta Porã / Jardim	27,9	22° 1' 51,880" S - 55° 51' 59,534" W	21° 53' 59,758" S - 56° 2' 43,508" W
MS-280	Entr. BR-463 - Limite Municipal de Ponta Porã / Laguna Caarapã	17,9	22° 35' 21,822" S - 55° 31' 10,137" W	22° 35' 49,814" S - 55° 21' 32,238" W
MS-380	Entr. BR-463 - Entr. MS-280	11,6	22° 31' 36,494" S - 55° 27' 17,579" W	22° 35' 52,974" S - 55° 22' 29,257" W
<b>Em Obras de Pavimentação</b>				
MS-380	Final do trecho pavimentado - Entr. BR-463	30,7	22° 30' 24,032" S - 55° 42' 0,871" W	22° 32' 37,138" S - 55° 28' 34,863" W

Imagem 04 – Rodovias Região Sudoeste - Lote 12.

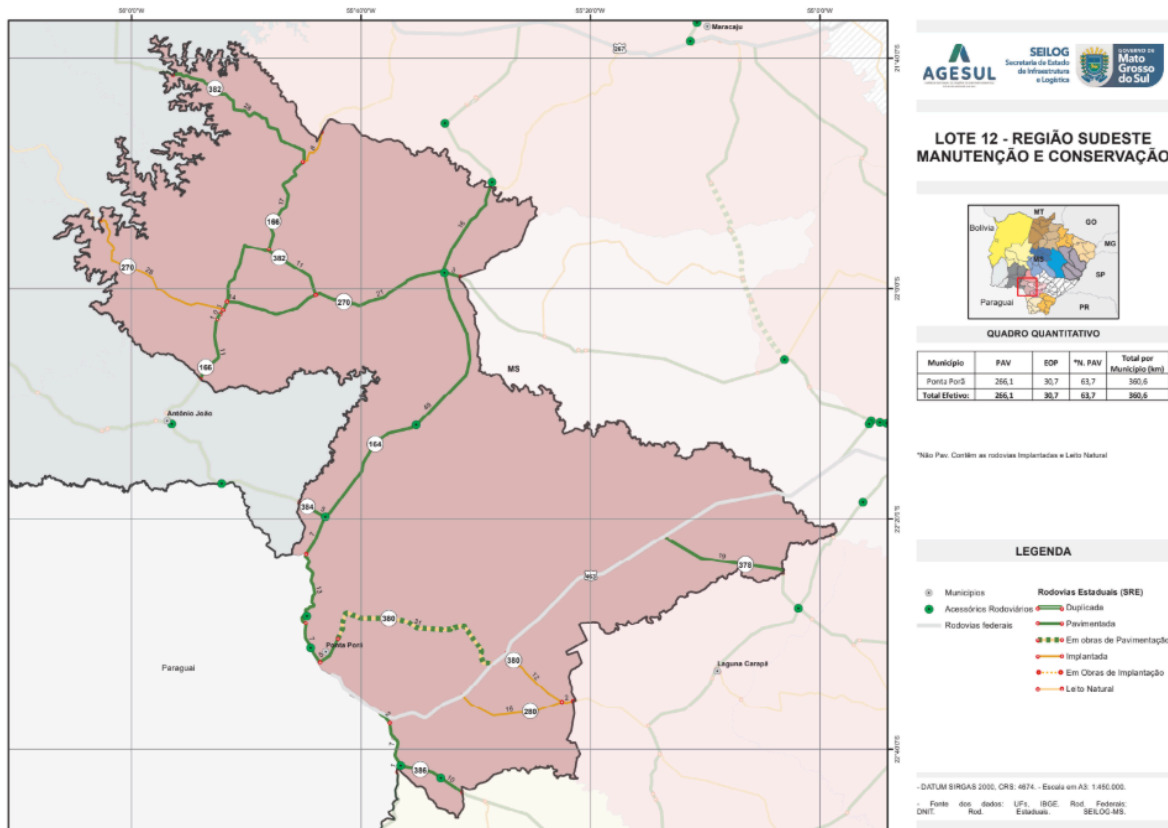


Imagem 05 – Mapa Região Sudoeste - Lote 12.

**AGÊNCIA ESTADUAL DE GESTÃO DE EMPREENDIMENTOS – AGESUL**

● **REGIÃO SUDOESTE - Rodovias LOTE 13:**

Rodovia	Trecho	Extensão (km)	Coordenada Início	Coordenada Fim
<b>Pavimentadas</b>				
MS-156	Limite Municipal Itaporã / Dourados - Entr. MS-463	15,1	22° 9' 45,254" S - 54° 48' 35,575" W	22° 15' 13,623" S - 54° 52' 29,534" W
MS-156	Entr. BR-163 - Fim do trecho pavimentado	7,4	22° 15' 29,377" S - 54° 46' 54,734" W	22° 19' 12,541" S - 54° 45' 29,395" W
MS-162	Entr. MS-156 - Entr. MS-270 (Placa do Abadio)	24,4	22° 12' 23,605" S - 54° 51' 38,170" W	22° 6' 11,576" S - 55° 3' 4,464" W
MS-270	Entr. MS-162 (Placa do Abadio) - Limite Municipal de Dourados / Ponta Porã	55,1	22° 6' 11,576" S - 55° 3' 4,464" W	21° 59' 1,951" S - 55° 31' 20,081" W
MS-274	Entr. BR-376 - Fim do trecho pavimentado, Final trecho urbano do Distrito de Indápolis	2,4	22° 13' 30,215" S - 54° 39' 57,310" W	22° 12' 40,172" S - 54° 38' 52,784" W
MS-276	Entr. BR-163 - Limite Municipal Dourados / Fátima do Sul	45,3	22° 10' 59,786" S - 54° 40' 38,813" W	22° 14' 22,468" S - 54° 18' 33,931" W
MS-379	Entr. BR-163 - Entr. BR-163 (A)	37,8	21° 56' 51,619" S - 54° 32' 0,310" W	22° 11' 30,970" S - 54° 41' 19,465" W
MS-379	Entr. BR-163 (B) - Entr. MS-156 (A)	14,0	22° 11' 42,367" S - 54° 41' 33,694" W	22° 11' 34,240" S - 54° 48' 59,837" W
MS-379	Entr. BR-463 - Limite Municipal de Dourados / Laguna Caarapã	16,6	22° 15' 13,623" S - 54° 52' 29,534" W	22° 21' 32,825" S - 54° 58' 52,645" W
MS-470	Limite Municipal Itaporã / Douradina - Entr. BR-163 (A)	14,3	21° 59' 43,031" S - 54° 39' 6,526" W	22° 3' 45,704" S - 54° 33' 30,807" W
MS-470	Entr. BR-163 (B) - Final do trecho pavimentado, Vila Formosa	15,2	22° 4' 51,009" S - 54° 34' 6,649" W	22° 8' 10,180" S - 54° 29' 16,017" W
MS-477	Entr. Rodovia MS-379 (A) - Entr. MS-379 (Perimetral Norte)	7,9	22° 9' 36,572" S - 54° 41' 34,138" W	22° 11' 26,271" S - 54° 44' 57,854" W
Acesso UF/GD/Aeroporto	Entr. Rotatória da Rodovia MS-162 - Entr. BR-463	7,9	22° 11' 30,142" S - 54° 55' 27,799" W	22° 14' 54,586" S - 54° 58' 13,557" W
<b>Não Pavimentadas</b>				
MS-156	Fim do trecho pavimentado - Limite Municipal Dourados / Caarapó	14,3	22° 19' 12,541" S - 54° 45' 29,395" W	22° 25' 46,555" S - 54° 41' 45,383" W
MS-274	Fim do trecho pavimentado (Distrito de Indápolis) - Limite Municipal Dourados / Deodápolis	53,0	22° 12' 40,172" S - 54° 38' 52,784" W	22° 4' 8,845" S - 54° 13' 46,707" W
MS-468	Entr. Rodovia MS-162 - Entr. Rodovia MS-270	46,8	21° 59' 9,896" S - 55° 6' 46,515" W	22° 4' 11,522" S - 55° 24' 1,614" W
MS-470	Fim do trecho pavimentado - Entr. MS-274	0,4	22° 8' 10,180" S - 54° 29' 16,017" W	22° 8' 21,834" S - 54° 29' 12,558" W

Imagem 06 – Rodovias Região Sudoeste - Lote 13.

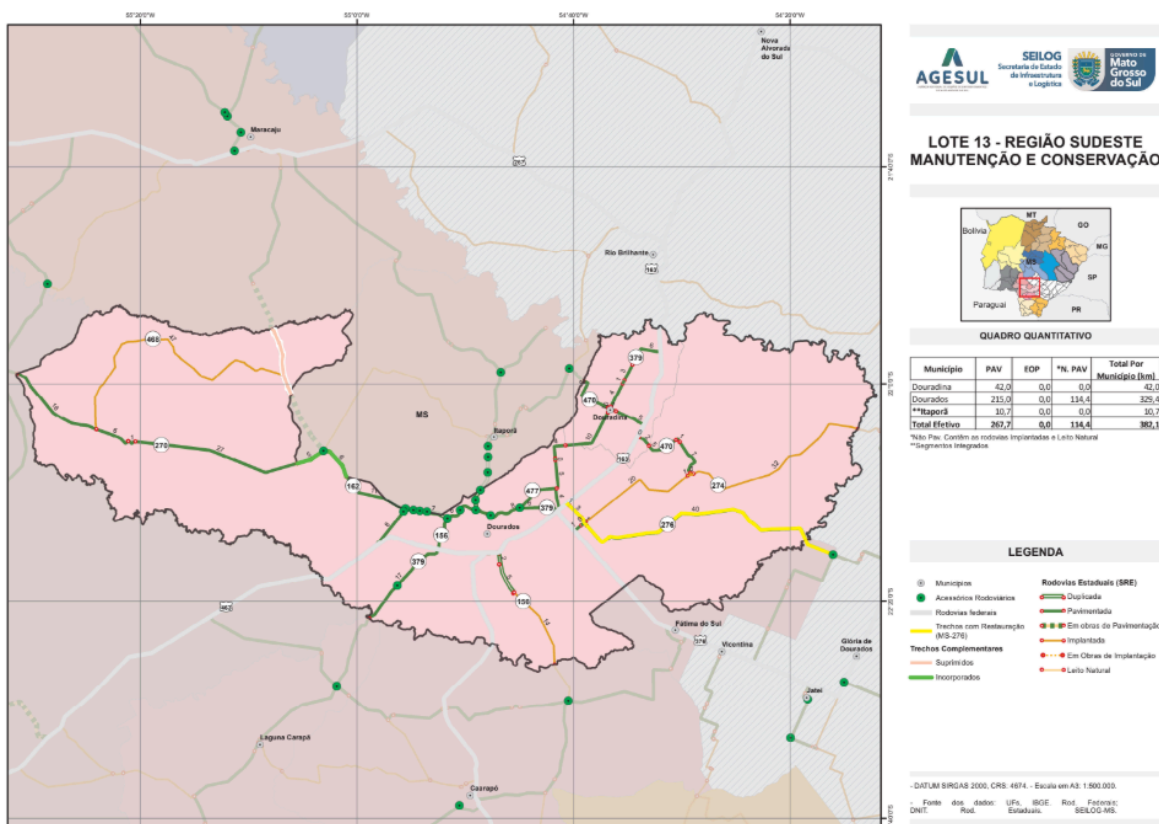


Imagem 07 – Mapa Região Sudoeste - Lote 13.

## AGÊNCIA ESTADUAL DE GESTÃO DE EMPREENDIMENTOS – AGESUL

### ● REGIÃO SUDOESTE - Rodovias LOTE 14:

Rodovia	Trecho	Extensão (km)	Coordenada Início	Coordenada Fim
<b>Pavimentadas</b>				
MS-156	Início do trecho pavimentado (Entr. MS-470) - Limite Municipal de Itaporã / Dourados	30,1	21° 58' 32,698" S - 54° 40' 23,629" W	22° 9' 45,254" S - 54° 48' 35,575" W
MS-157	Entr. BR-267 (Maracaju) - Entr. MS-156 (Itaporã)	65,6	21° 38' 55,270" S - 55° 5' 43,938" W	22° 4' 40,891" S - 54° 47' 26,790" W
MS-162	Limite Municipal Sidrolândia / Maracaju - Entr. BR-267 (A)	20,2	21° 29' 1,407" S - 55° 9' 35,276" W	21° 38' 40,902" S - 55° 11' 14,089" W
MS-162	Início do trecho pavimentado - Fim do trecho pavimentado, início das obras de pavimentação	21,6	21° 40' 7,055" S - 55° 7' 1,512" W	21° 50' 47,843" S - 55° 9' 33,954" W
MS-164	Entr. BR-267 - Limite Municipal de Maracaju / Ponta Porã	33,4	21° 37' 6,780" S - 55° 26' 12,728" W	21° 51' 3,990" S - 55° 28' 41,055" W
MS-166	Entr. BR-060 - Entr. BR-267 (A)	46,1	21° 13' 16,232" S - 55° 32' 20,624" W	21° 35' 55,451" S - 55° 37' 27,999" W
MS-270	Entr. Rodovia MS-156/MS-157, início trecho urbano Itaporã - Fim do trecho pavimentado	0,6	22° 4' 50,300" S - 54° 47' 36,406" W	22° 4' 50,566" S - 54° 47' 58,037" W
MS-364	Entr. Rodovia MS-157 - Gleba Santa Terezinha	10,9	21° 58' 55,516" S - 54° 46' 41,647" W	21° 54' 49,734" S - 54° 42' 34,400" W
MS-460	Entr. MS-162 - Entr. MS-166	54,3	21° 35' 22,345" S - 55° 11' 57,233" W	21° 17' 31,487" S - 55° 32' 10,648" W
MS-470	Entr. MS-156 (B) - Limite Municipal de Itaporã / Douradina	3,1	21° 58' 32,698" S - 54° 40' 23,629" W	21° 59' 43,031" S - 54° 39' 6,526" W
<b>Não Pavimentadas</b>				
MS-156	Limite Municipal Rio brilhante / Itaporã - Entr. MS-470	6,0	21° 56' 0,140" S - 54° 38' 51,222" W	21° 58' 32,698" S - 54° 40' 23,629" W
MS-162	Entr. BR-267 (B) - Início do trecho pavimentado	3,0	21° 38' 33,885" S - 55° 7' 18,190" W	21° 40' 7,055" S - 55° 7' 1,512" W
MS-166	Entr. BR-267 (B) - Limite Municipal de Maracaju / Ponta Porã	25,6	21° 36' 58,635" S - 55° 37' 8,386" W	21° 46' 26,488" S - 55° 43' 25,401" W
MS-270	Fim do trecho pavimentado - Entr. MS-162 (Placa do Abadio)	40,1	22° 4' 50,566" S - 54° 47' 58,037" W	22° 6' 11,576" S - 55° 3' 4,464" W
MS-462	Entr. Rodovia BR-267 - Entr. MS-164	34,5	21° 39' 17,854" S - 55° 17' 11,546" W	21° 50' 46,690" S - 55° 28' 34,750" W
<b>Em Obras de Pavimentação</b>				
MS-162	Início do trecho em obras de pavimentação - Entr. MS-270 (Placa do Abadio)	31,1	21° 50' 47,843" S - 55° 9' 33,954" W	22° 6' 11,576" S - 55° 3' 4,464" W

Imagem 08 – Rodovias Região Sudoeste - Lote 14.

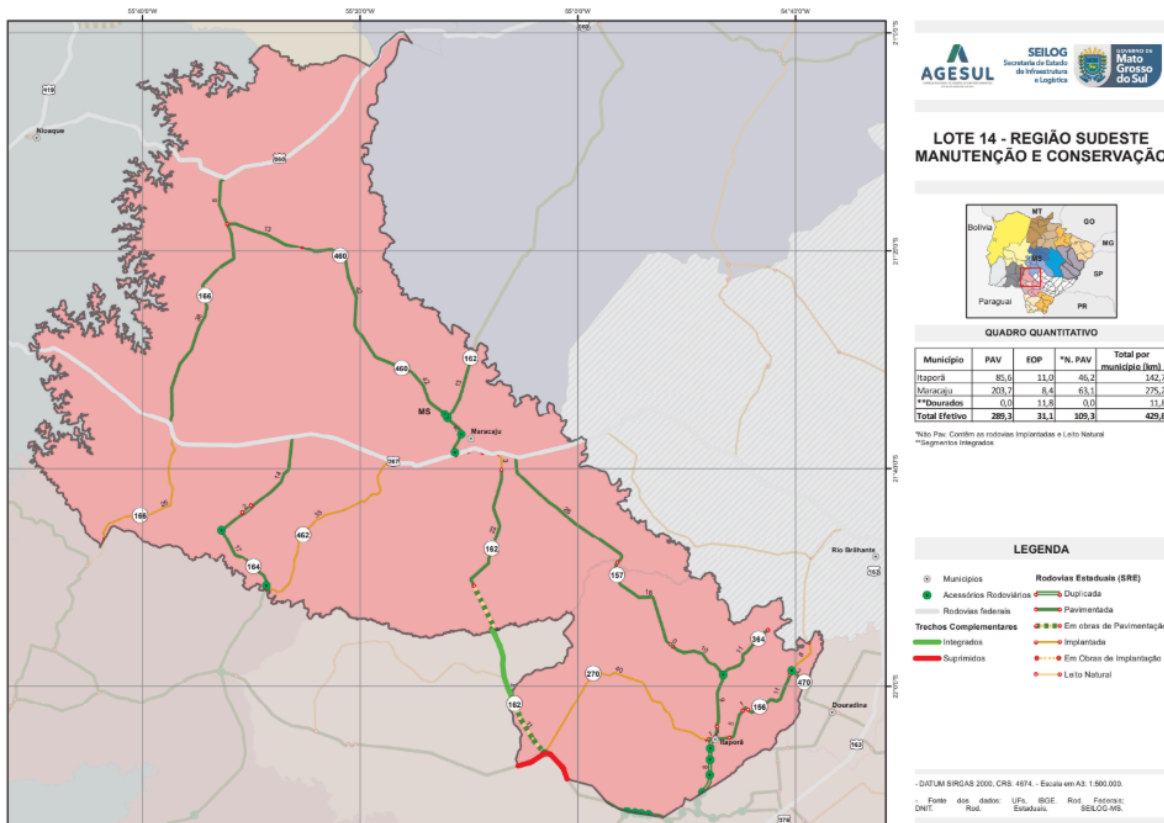


Imagem 09 – Mapa Região Sudoeste - Lote 14.

## 2.3 Relatório fotográfico

A Gerência de Conservação de Rodovias procedeu à elaboração e à apresentação do Relatório Fotográfico, documento que reúne registros visuais representativos das condições da malha rodoviária. Referido relatório será disponibilizado no **VOLUME 04 - RELATÓRIO FOTOGRÁFICO**, do Projeto Básico, anexo a este estudo.

## AGÊNCIA ESTADUAL DE GESTÃO DE EMPREENDIMENTOS – AGESUL

### 3 DESCRIÇÃO DA NECESSIDADE DA CONTRATAÇÃO

#### 3.1 Descrição do problema a ser resolvido ou da necessidade apresentada

Nos termos do Regimento Interno da Agência Estadual de Gestão de Empreendimentos de Mato Grosso do Sul – AGESUL, aprovado pela Portaria Conjunta AGESUL/SAD nº 1, de 6 de julho de 2007, compete à Autarquia, no âmbito de sua atuação institucional, projetar, construir, restaurar e conservar as rodovias integrantes da malha viária estadual, bem como aquelas que lhe forem delegadas. Tal atribuição impõe à Administração Pública o dever permanente de planejar e executar ações contínuas de manutenção e conservação da infraestrutura rodoviária sob sua responsabilidade.

A demanda objeto do presente Estudo Técnico Preliminar decorre da necessidade de assegurar a trafegabilidade segura e contínua das rodovias estaduais, considerando o intenso fluxo de cargas e passageiros, o crescimento da frota de veículos e a relevância estratégica do modal rodoviário para o desenvolvimento econômico e social do Estado de Mato Grosso do Sul.

Para a adequada compreensão das práticas inerentes à conservação e à manutenção rodoviária, faz-se necessária a análise das expectativas da sociedade em relação ao desempenho funcional das vias. As rodovias, enquanto infraestrutura de transporte historicamente consolidada, constituem elemento essencial para a mobilidade de pessoas e cargas, desempenhando papel estratégico no desenvolvimento econômico e social, sendo, portanto, de relevância inequívoca.

Toda a coletividade usufrui de seus benefícios, seja de forma direta ou indireta. Mesmo aqueles que utilizam as rodovias apenas esporadicamente são atendidos pelos efeitos indiretos de sua existência, como o transporte eficiente de mercadorias, alimentos, medicamentos, vestuário e combustíveis, além de viabilizarem atividades de lazer, deslocamentos e participação em eventos sociais e recreativos. Dessa forma, as rodovias representam um interesse comum para os diversos segmentos da sociedade, ainda que o grau de valorização atribuído a tais vias possa variar entre os indivíduos.

Conforme dados da Confederação Nacional dos Transportes (CNT, 2025), cerca de 65% do transporte de cargas e 95% dos deslocamentos de passageiros do Brasil são feitos por rodovias. Realizar investimentos em infraestrutura de transporte é fundamental para oferecer qualidade na malha rodoviária, proporcionando segurança aos usuários e favorecer o desenvolvimento econômico.

A própria pesquisa revela, contudo, que a infraestrutura rodoviária nacional apresenta problemas estruturais: de um total de 114.197 Km de rodovias pavimentadas avaliadas, 56,5% foram classificadas como “Regular”, “Ruim” ou “Péssimo” em termos de conservação, enquanto 43,5% foram consideradas “Ótimo” ou “Bom”.

A má conservação tem impacto direto nos custos logísticos, a CNT estima que o custo operacional do transporte rodoviário de cargas aumentou em cerca de 31,2% em razão do desgaste das vias.

No artigo “A importância da manutenção das rodovias para o sistema de logísticas” de Rodrigues e Colmenero (2009), traz que, além da segurança, uma má conservação das rodovias atinge de forma indireta a economia das empresas, pelo incremento de custos operacionais de transporte. Estes valores adicionais são expressos por aumento do tempo gasto no transporte de insumos e produtos, avarias nas cargas, impossibilidade de cumprimento dos prazos de entrega, necessidade de maiores condições de tráfego, custos com pedágio, aumento dos custos de trânsito,

## AGÊNCIA ESTADUAL DE GESTÃO DE EMPREENDIMENTOS – AGESUL

aumento do consumo de combustível, pneus e óleo, impossibilidade de trafegar na velocidade permitida, maiores gastos com manutenção e, por fim, um maior custo final dos produtos transportados.

Nos itens a seguir são demonstrados dados que evidenciam a importância da conservação e manutenção das rodovias:

a) Conforme o diagnóstico da matriz de transportes de cargas apresentado no Plano Nacional de Logística (PNL), elaborado pela Empresa de Planejamento e Logística (EPL), com ano-base de 2015, o transporte rodoviário possui participação predominante na matriz brasileira, respondendo por aproximadamente 65% da movimentação de cargas. Em contrapartida, os modais ferroviário e hidroviário apresentam participações significativamente menores, da ordem de 15% e 5%, respectivamente. O transporte dutoviário representa cerca de 4% do total, enquanto o modal aeroviário possui participação residual, próxima de zero (BRASIL, 2018).

b) De acordo com estudo publicado pelo *Transportation Research Board* (TRB), a deterioração acentuada do pavimento, caracterizada por elevados índices de irregularidade longitudinal (IRI), pode acarretar aumentos significativos nos custos de operação dos veículos, elevando as despesas com manutenção e reparos em até aproximadamente 40% para automóveis e até 50% para veículos pesados, quando comparadas a condições adequadas de rolamento (ZAABAR; CHATTI, 2014).

c) Rodovias em condições inadequadas de conservação produzem impactos econômicos relevantes para os usuários quando comparadas a vias em bom estado. Estudos técnicos e levantamentos setoriais indicam que a deterioração do pavimento está diretamente associada ao aumento do consumo de combustíveis, à elevação dos custos operacionais e de manutenção dos veículos, ao crescimento dos índices de acidentes e à ampliação do tempo de viagem, em razão da maior irregularidade da superfície de rolamento e da redução da eficiência operacional do tráfego (CNT, 2023; BARTHOLOMEU; CAIXETA FILHO, 2008).

d) Conforme as diretrizes do modelo HDM-4 (Highway Development and Management), desenvolvido sob a égide do Banco Mundial e da PIARC (World Road Association), a ausência de investimentos tempestivos em manutenção preventiva eleva o Custo Total de Transporte. Estudos fundamentados nesse modelo demonstram que o atraso na conservação do pavimento resulta em um aumento nos Custos Operacionais dos Veículos (VOC) que pode superar em três vezes o valor que seria despendido pela administração pública em intervenções preventivas.

e) De acordo com o Manual de Gerência de Pavimentos do DNIT (Publicação IPR 745), a estratégia de manutenção deve buscar a minimização do custo total da sociedade. A literatura técnica do Instituto de Pesquisas Rodoviárias (IPR) reitera que a degradação da serventia da rodovia (aumento da irregularidade longitudinal) gera um impacto econômico direto e imediato aos usuários, manifestado pelo aumento do consumo de combustíveis e desgaste mecânico, em proporção significativamente superior ao custo das atividades de conservação rotineira.

f) O livro "Pavimentação Asfáltica: Formação Básica para Engenheiros" (Bernucci et al., 2008), destaca que o custo operacional dos veículos é sensível ao estado de conservação da superfície de rolamento. A relação entre o estado do pavimento e os custos dos usuários é exponencial: uma vez ultrapassado o limiar crítico de degradação, os gastos adicionais com operação veicular escalam rapidamente, tornando a inação do Estado economicamente onerosa para a sociedade sob a ótica da eficiência logística.

No âmbito estadual, conforme dados do Sistema Rodoviário Estadual, a malha viária possui extensão total de 15.208,60 Km, dos quais aproximadamente 37,23% são pavimentados e

## AGÊNCIA ESTADUAL DE GESTÃO DE EMPREENDIMENTOS – AGESUL

52,40% não pavimentados, havendo ainda trechos em fase de planejamento ou projeto. Parte relevante dos segmentos pavimentados apresenta ciclo de vida avançado, demandando ações contínuas de conservação para a preservação de sua funcionalidade. A manutenção dessa malha é condição essencial para a continuidade do serviço público, para o escoamento da produção, para o transporte escolar, para o atendimento à saúde e para a mobilidade da população em geral.

Adicionalmente, de acordo com a Comunicação Interna nº 4851/2026/AGESUL/GCR, a necessidade da presente contratação é reforçada pela proximidade do término dos contratos de manutenção e conservação atualmente em execução. Considerando que tais serviços possuem natureza essencial e caráter continuado, cabe à Administração Pública Estadual adotar as providências necessárias à sua renovação tempestiva, a fim de evitar a descontinuidade dos serviços e os prejuízos técnicos, econômicos e sociais decorrentes.

A contratação proposta encontra amparo jurídico no Decreto Estadual nº 16.223/2023, que reorganiza a estrutura da AGESUL e atribui à Diretoria de Infraestrutura Rodoviária, por intermédio da Gerência de Conservação de Rodovias, competências relacionadas ao planejamento, à execução técnica e à preservação da integridade física da malha rodoviária estadual. Tal atribuição configura dever institucional permanente, a ser exercido com observância ao princípio da eficiência administrativa e à responsabilidade pela preservação do patrimônio público.

Conforme explicitado na referida Comunicação Interna, a necessidade da contratação contempla a execução de serviços de manutenção e conservação da malha rodoviária pavimentada e não pavimentada (serviços de pista), organizados em lotes regionais na **Região Sudoeste** do Estado, estratégia que visa otimizar a gestão operacional, fortalecer a presença do Estado nos trechos rodoviários e assegurar suporte adequado às atividades de fiscalização contratual.

Ressalta-se, ainda, que a inclusão conjunta de rodovias pavimentadas e não pavimentadas no escopo da preterida contratação fundamenta-se na natureza sistêmica da malha rodoviária estadual, cujos trajetos frequentemente alternam entre diferentes tipos de superfície. A gestão integrada desses trechos assegura a continuidade da trafegabilidade, elimina hiatos de manutenção e contribui para a eficiência logística e operacional do sistema viário estadual.

Diante do cenário apresentado, entende-se pertinente o objetivo em atender ao interesse público, garantindo a preservação do patrimônio representado pelas rodovias ao longo de seu ciclo de vida. A execução dos serviços de conservação e manutenção das rodovias visa assegurar a trafegabilidade segura, reduzir os impactos econômicos negativos e promover maior eficiência no transporte rodoviário. Nesse contexto, fica demonstrado que a ausência de intervenções adequadas pode resultar em custos elevados de restauração, comprometendo ainda mais a infraestrutura viária estadual. Além disso, a falta de conservação não apenas compromete a segurança dos usuários, como também acarreta custos adicionais significativos à sociedade, refletidos no aumento do consumo de combustível, nos custos operacionais dos veículos, nos índices de acidentes e no tempo de viagem.

Considerando o exposto, o presente Estudo Técnico Preliminar (ETP) tem como objetivo demonstrar a solução mais viável para atender às necessidades da Agesul, subsidiando a etapa inicial de Planejamento da Contratação.

## AGÊNCIA ESTADUAL DE GESTÃO DE EMPREENDIMENTOS – AGESUL

### 4 DEMONSTRAÇÃO DA PREVISÃO NO PLANO DE CONTRATAÇÃO ANUAL

O objeto deste estudo está alinhado com o publicado no Portal Nacional de Contratações Públicas-PNCP, **PCA 2026 - 15.457.856/0001-68 - AGÊNCIA ESTADUAL DE GESTÃO DE EMPREENDIMENTOS**, descrito no item ID 33866 - Classe/Grupo 02 - “SERVIÇOS TÉCNICOS ESPECIALIZADOS NA ÁREA DE CONSTRUÇÃO CIVIL” Código 27723 - “MANUTENÇÃO DE VIAS PAVIMENTADAS E NÃO PAVIMENTADAS E DEMAIS OBRAS DE ARTE”, com valor provisionado de **R\$ R\$ 1.613.156.355,89** autorizado pela autoridade máxima desta Autarquia e com a concordância do Secretário de Estado de Governo e Gestão Estratégica, em atendimento ao Decreto Estadual n. 16.138/2023. A publicação pode ser acessada pelo link: <https://pncp.gov.br/app/pca/15457856000168/2026>.



#### Detalhamento por Categoria

Id do item no PCA	Classe/Grupo	Identificador da Futura Contratação	Valor total estimado	Data desejada
33864	02 - SERVIÇOS TÉCNICOS ESPECIALIZADOS NA ÁREA DE CONSTRUÇÃO CIVIL		R\$ 1.919.371.358,14	31/12/2026
<b>33866</b>	<b>02 - SERVIÇOS TÉCNICOS ESPECIALIZADOS NA ÁREA DE CONSTRUÇÃO CIVIL</b>		<b>R\$ 1.613.156.355,89</b>	<b>31/12/2026</b>
31896	02 - SERVIÇOS TÉCNICOS ESPECIALIZADOS NA ÁREA DE CONSTRUÇÃO CIVIL		R\$ 933.479.023,92	31/12/2026
33865	02 - SERVIÇOS TÉCNICOS ESPECIALIZADOS NA ÁREA DE CONSTRUÇÃO CIVIL		R\$ 164.937.633,66	31/12/2026
33867	02 - SERVIÇOS TÉCNICOS ESPECIALIZADOS NA ÁREA DE CONSTRUÇÃO CIVIL		R\$ 138.864.084,15	31/12/2026
34739	02 - SERVIÇOS TÉCNICOS ESPECIALIZADOS NA ÁREA DE CONSTRUÇÃO CIVIL		R\$ 120.000.000,00	31/12/2026

Imagem 10 – Recorte do site PNCP - PCA AGESUL 2026 - Fonte: <https://pncp.gov.br/app/pca/15457856000168/2026>.

Para o presente estudo, estabelece-se que o prazo de vigência contratual será de 3 (três) anos, observadas as disposições legais aplicáveis. Ressalta-se que o valor constante no Plano de Contratações Anual (PCA) corresponde exclusivamente à estimativa referente ao primeiro ano de contratação, considerando os 18 (dezoito) lotes citados, cabendo os valores dos exercícios subsequentes serem consignados oportunamente nos respectivos planejamentos orçamentários.

## AGÊNCIA ESTADUAL DE GESTÃO DE EMPREENDIMENTOS – AGESUL

### 5 DESCRIÇÃO DOS REQUISITOS DA CONTRATAÇÃO

Os serviços técnicos a serem contratados deverão ser executados em plena conformidade com as Normas Técnicas pertinentes a cada especialidade ou etapa da contratação, abrangendo integralmente os procedimentos executivos aplicáveis.

Os serviços a serem executados deverão observar rigorosamente as determinações estabelecidas no memorial descritivo e nas especificações técnicas constantes no **VOLUME 02 - CATÁLOGO DE SOLUÇÕES**, do Projeto Básico, anexo a este estudo, adotando metodologia executiva compatível com as normas técnicas vigentes, sendo que o orçamento e o prazo de execução estão previamente definidos na planilha orçamentária e no cronograma físico-financeiro.

A execução dos serviços devem ser realizadas por empresa especializada no setor, devidamente certificada e autorizada pelos órgãos competentes, em conformidade com a legislação vigente e com os padrões de sustentabilidade exigidos neste documento e no futuro Termo de Referência.

**As peças técnicas que compõem o Projeto Básico**, elaboradas e disponibilizadas pela Gerência de Conservação de Rodovias: **VOLUME 01 - JUSTIFICATIVA DE DIVISÃO EM REGIÕES E LOTES, VOLUME 02 - CATÁLOGO DE SOLUÇÕES, VOLUME 03 - MAPAS E RELAÇÕES DE RODOVIAS, VOLUME 04 - RELATÓRIO FOTOGRÁFICO E VOLUME 05 - MEMORIAL DE CÁLCULO**, foram contemplados os elementos necessários e suficientes para a adequada definição, caracterização e dimensionamento dos serviços a serem executados, garantindo a viabilidade técnica da contratação. Tais documentos permitem a avaliação e estimativa do custo total e subsidiam a definição dos métodos e prazos de execução, tendo sido elaborados e disponibilizados pela Diretoria de Projetos e Orçamentos, submetidos à análise da Diretoria de Meio Ambiente, responsável pela emissão de parecer técnico quanto aos aspectos ambientais.

Os requisitos abaixo foram cuidadosamente avaliados, não havendo especificações capazes de macular o caráter competitivo da seleção.

#### 5.1 Requisitos da habilitação técnica

Deverá ser apresentado comprovação de aptidão técnica, consistente, pela apresentação de uma ou mais certidões de acervo técnico expedidas pelo CREA/CAU, em nome dos profissionais que exercerão a função de responsáveis técnicos, comprovando a execução dos serviços com características similares ao objeto a ser contratado, mediante apresentação de Atestado de Capacidade Técnico Profissional.

Deverá ser apresentado, por parte da contratada, atestado de Capacidade Técnico Operacional, comprovando a realização dos serviços com características similares ao objeto a ser contratado.

Para fins de habilitação, deverá o licitante, apresentar certidão de registro/quitação da contratada junto ao CREA / CAU, constando os nomes dos profissionais que poderão atuar como responsáveis técnicos pelos serviços a serem executados, conforme disciplina a Resolução 425/98 do CONFEA, artigo 4º, parágrafo único.

Os serviços de engenharia para avaliação técnica-operacional e técnica-profissional descritos abaixo foram definidos em observância à Instrução Normativa nº 58/DNIT /SEDE de 17/09/2021 e no Art. 67 da Lei 14.133 de 2021, conforme segue:

## **AGÊNCIA ESTADUAL DE GESTÃO DE EMPREENDIMENTOS – AGESUL**

a) Para efeito de Capacidade Técnico Profissional, serão exigidos itens de serviços idênticos àqueles pontuados para a Capacidade Técnico Operacional, vedadas as exigências de quantidades mínimas ou prazos máximos (IN nº 58/DNIT SEDE, Art. 2º e Art. 67 Lei nº 14.133, de 2021).

b) A exigência de Capacidade Técnica Operacional se restringe:

- Ao item de maior relevância global (são aqueles que constituem o escopo da licitação, representando o “objeto final licitado” ou a “obra em sua totalidade”, tais com a “extensão total pavimentada” e “comprimento de OAE e vão livre mínimo” - IN nº 58/DNIT SEDE, Art. 4º);
- Aos itens de maior relevância técnica e financeira contidas no objeto a ser licitado (curva ABC), em número máximo de 8 (oito) itens, e não superior a 50% (cinquenta por cento) das quantidades licitadas para o serviço específico (IN nº 58/DNIT SEDE, Art. 4º, e §2º do art. 67 da Lei nº 14.133, de 2021);
- Os itens de serviço de maior relevância técnica e financeira são aqueles que constem do objeto licitado em valor igual ou superior a 4% (quatro por cento) do orçamento total do objeto (IN nº 58/DNIT SEDE, Art. 4º, e §1º do art. 67 da Lei nº 14.133, de 2021).

Estes requisitos são necessários para garantir que a empresa licitante demonstre ter capacidade logística e produtiva para realizar o serviço a ser contratado.

Além disso, a empresa licitante deve apresentar profissionais ou equipe, contratados ou a serem contratados posteriormente, que comprovem experiência anterior na prestação de serviços relacionados ao objeto pretendido, por meio de certidões de acervo técnico emitidos pelos conselhos profissionais competentes correspondentes.

Este requisito é necessário para garantir que a empresa licitante tenha os profissionais necessários para realizar o trabalho contratado.

O quadro pessoal da empresa licitante deverá ser constituído de profissionais habilitados e experientes nas atividades objeto deste Estudo Técnico Preliminar, para cargos, funções ou atividades de natureza técnica.

Não se poderá alegar em hipótese alguma, como defesa ou justificativa, por qualquer profissional da empresa licitante, desconhecimento, incompreensão, dúvidas ou esquecimentos das cláusulas e condições destas especificações e do contrato, bem como de tudo que estiver contido nas peças técnicas, nas normas, especificações e métodos citados.

Considerando os requisitos apresentados, os demais critérios e especificações aplicáveis encontram-se detalhados no Termo de Referência da respectiva contratação.

### **5.2 Requisitos de Capacidade Técnica e Operacional**

A capacidade técnica das empresas licitantes é o primeiro e mais importante requisito de qualificação. Para garantir a execução de serviços de alta qualidade, a administração pública exige que as empresas apresentem atestados de desempenho técnico que comprovem a execução dos serviços de manutenção e conservação de rodovias pavimentadas e não pavimentadas. Esses atestados são fundamentais, pois atestam a experiência prévia da empresa, garantindo que a contratada tenha o conhecimento necessário para lidar com as especificidades de cada tipo de infraestrutura.

## **AGÊNCIA ESTADUAL DE GESTÃO DE EMPREENDIMENTOS – AGESUL**

Disponibilidade de equipe técnica mínima, em cada lote, durante todo o período de vigência do contrato para a execução dos serviços.

A execução de contratos de manutenção viária requer estrutura operacional consistente. As empresas deverão comprovar que dispõem ou têm acesso aos equipamentos indispensáveis à adequada realização dos serviços. Ademais, deverão demonstrar possuir infraestrutura operacional compatível com a execução contínua das atividades, assegurando a permanente disponibilidade e o pleno funcionamento dos equipamentos.

### **5.3 Requisitos de Capacidade Econômica-Financeira**

A estabilidade econômica das empresas contratadas também é um requisito essencial, pois garante que elas tenham condições de cumprir com as obrigações financeiras durante todo o contrato. Para isso, são exigidos índices contábeis que provem a solidez financeira da empresa. Além disso, a Lei 14.133/2021 estabelece que as empresas apresentem garantias de execução contratual, como cauções em dinheiro, seguros-garantia ou fianças bancárias, para proteger o Estado de eventuais inadimplências.

### **5.4 Requisitos Funcionais**

A empresa licitante em cada lote será responsável pela execução dos serviços conforme estabelecido no escopo desta contratação e especificações técnicas, utilizando metodologia executiva compatível com as normas técnicas vigentes. Os serviços devem ser realizados visando assegurar a preservação, funcionalidade e segurança das rodovias, considerando as necessidades específicas da administração pública e as condições atuais da malha viária do Estado de Mato Grosso do Sul.

### **5.5 Requisitos de Desempenho**

No que se refere aos níveis de desempenho, devem ser considerados critérios como prazos, qualidade, eficiência e conformidade com as normas técnicas aplicáveis. Tal requisito tem por finalidade assegurar que os serviços contratados atendam adequadamente às necessidades do Estado e sejam executados com a qualidade e a tempestividade requeridas, garantindo o cumprimento dos prazos, a eficiência operacional e o padrão técnico necessário à preservação da malha viária. Dessa forma, estabelece-se uma base sólida para que os contratos de manutenção alcancem os resultados esperados.

### **5.6 Critérios de sustentabilidade**

Os serviços a serem prestados pela contratada deverão fundamentar-se no uso racional e eficiente de recursos, materiais, insumos, equipamentos e tecnologias, de modo a minimizar desperdícios, reduzir emissões e evitar a geração desnecessária de resíduos. A execução das atividades deverá observar práticas que previnam o desperdício de água, limitem o consumo energético e incentivem o uso de fontes de energia renovável sempre que houver disponibilidade.

A contratada também será integralmente responsável pela gestão adequada dos resíduos sólidos, líquidos e rejeitos derivados das atividades executadas nos trechos rodoviários objeto do contrato. Isso inclui a coleta, segregação, armazenamento temporário, remoção, transporte e destinação final ambientalmente correta, conforme legislação aplicável e boas práticas de sustentabilidade. A empresa deverá adotar medidas que evitem danos ambientais, contaminação

## **AGÊNCIA ESTADUAL DE GESTÃO DE EMPREENDIMENTOS – AGESUL**

do solo e dos corpos d'água, bem como impactos negativos à fauna, à flora e às comunidades próximas.

Deverão ser observados critérios de sustentabilidade que promovam práticas ambientalmente responsáveis durante todas as etapas da execução contratual. Nas pesquisas de preços e nos processos de seleção de fornecedores, deverá ser considerada, sempre que possível, a priorização de empresas que possuam certificações ambientais reconhecidas, demonstrando comprometimento prévio com a gestão adequada de recursos naturais, eficiência operacional e redução de impactos ambientais.

### **5.7 Requisitos de Segurança**

A condução dos trabalhos deverá seguir estritamente as normas da legislação pertinente, atendendo às determinações dos Poderes Públicos e mantendo o local dos serviços sempre limpo, em condições ideais de segurança, higiene e disciplina. A contratada deverá assegurar que seus funcionários, ao realizar trabalhos em frentes de serviços operacionais, estejam devidamente uniformizados e equipados com os itens de proteção individual e coletiva, conforme estabelecido pelas Normas de Segurança do Trabalho e Saúde Ocupacional.

Os serviços devem ser prestados conforme os parâmetros e rotinas estabelecidos, garantindo o fornecimento de todos os materiais, equipamentos e utensílios em quantidade, qualidade e tecnologia apropriadas, em conformidade com as recomendações aceitas pela boa técnica, normas e legislação vigente.

### **5.8 Requisitos legais e normas técnicas**

- Lei Federal n. 14.133/2021: Lei de licitações e contratos administrativos;
- Lei Estadual n. 3.344/2006: Dispõe sobre a utilização e ocupação das faixas de domínio das rodovias estaduais e das federais delegadas ao Estado de Mato Grosso do Sul;
- Decreto n. 15.937/2022: Regulamenta, nos termos da Lei Federal n. 14.133/2021, a designação, a competência e a atuação dos agentes de contratação, das equipes de apoio e das comissões de contratação nas licitações e contratos no âmbito dos órgãos da Administração Direta, das autarquias e das fundações do Poder Executivo Estadual;
- Decreto n. 15.941/2022: Dispõe sobre a fase preparatória para a aquisição de bens e a contratação de serviços de qualquer natureza e, no que couber, para contratação de obras, no âmbito dos órgãos da Administração Direta, das autarquias e das fundações do Poder Executivo Estadual, nos termos da Lei Federal n. 14.133, de 1º de abril de 2021, e dá outras providências;
- Decreto n. 16.138/2023: Estabelece medidas de planejamento, de padronização e de coordenação das licitações e das contratações públicas, no âmbito dos órgãos da Administração Direta, das autarquias e das fundações do Poder Executivo Estadual, nos termos que especifica, e dá outras providências;
- Decreto n. 16.161/2023: Dispõe sobre os procedimentos administrativos para a contratação de obras e de serviços de engenharia, no âmbito dos órgãos da Administração Direta, das Autarquias e das Fundações do Poder Executivo Estadual, nos termos da Lei Federal n. 14.133, de 1º de abril de 2021, e dá outras providências;
- Lei nº 5.194, de 24 de dezembro 1966, que regula o exercício das profissões de engenharia e de outras providências;

## AGÊNCIA ESTADUAL DE GESTÃO DE EMPREENDIMENTOS – AGESUL

- Lei nº 12.378/2010 regula o exercício da Arquitetura e cria o Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Brasil (CAU/BR) e das Unidades da Federação (CAU/UF);
- Lei nº 6.496, de 07 de dezembro de 1977, que institui a "Anotação de Responsabilidade Técnica" na prestação de serviços de Engenharia, autoriza a criação, pelo Conselho Federal de Engenharia, Arquitetura e Agronomia - CONFEA, de uma mútua de assistência profissional, e dá outras providências;
- Normas da ABNT, Especificações de Serviço e Normas do DNIT, e das legislações pertinentes para execução de todos os serviços aplicáveis na execução da obra, inclusive no que tange a qualidade dos materiais;
- Instrução Normativa nº 58/DNIT SEDE, de 17 de setembro de 2021;
- Resolução CONAMA nº 307, de 05 de julho de 2002, que estabelece diretrizes, critérios e procedimentos para a gestão dos resíduos da construção civil;
- Demais legislações, vigentes e correlatas.

Considerando a vigência do Manual de Orientações Técnicas para Mitigação de Colisões Veiculares com Fauna Silvestre nas Rodovias Estaduais do Mato Grosso do Sul, (MCVF/Seinfra), o Termo de Referência da respectiva contratação deverá contemplar as diretrizes estabelecidas no manual (no que couber).

### 5.9 Requisitos temporais

Os serviços serão iniciados a partir da emissão da Ordem de Início de Serviços (OIS), e o prazo de execução seguirá o cronograma estabelecido, o qual será apresentado conjuntamente com o orçamento da obra.

### 5.10 Local e horário de atendimento

O horário de atendimento nas dependências da AGESUL será no período entre 07h30 às 11:30 e 13:30 às 17h30, de segunda a sexta-feira, excluindo os feriados.

## 6 LEVANTAMENTO DE MERCADO

**Fundamentação:** *Levantamento de mercado, que consiste na análise das alternativas possíveis, e justificativa técnica e econômica da escolha do tipo de solução a contratar. (Inciso V do § 1º do art. 18 da Lei 14.133/2021).*

Conforme o SRE 2026 (referente ao ano de 2025), a extensão total da Malha Rodoviária Pavimentada do Estado corresponde a 5.662,10 Km. Deste total, verificou-se que 4.082,60 Km foram pavimentados até o ano de 2016, evidenciando que esses trechos atingiram o ciclo originalmente previsto de desempenho, estimado em 10 anos. Isso significa que 72,02% de toda a malha pavimentada necessita de maior atenção nas ações de intervenção.

Visando alcançar a melhor solução, são apresentadas abaixo as possíveis intervenções para resolver a problemática apresentada:

**Solução 01: Solução sem Contratação, com utilização de servidor para prestar o serviço, aluguel de equipamentos e a compra do material necessário para a realização do serviço.**

**Descrição:** Esta solução se caracteriza por oficialmente ou informalmente designar servidores para o reparo e manutenção do segmento rodoviário. Esta solução demanda a

## **AGÊNCIA ESTADUAL DE GESTÃO DE EMPREENDIMENTOS – AGESUL**

existência de compatibilidade dentre as atribuições estabelecidas no cargo a qual se pretende se utilizar sob pena de incorrer em desvio de função. Para as conservações corretivas, teria que realizar uma licitação para compra dos materiais necessários e também para o aluguel dos equipamentos.

Conforme mencionado, a execução de serviços dessa natureza demanda a atuação de profissionais especializados, os quais não integram o quadro funcional desta Autarquia. Assim, fica inviabilizada a solução interna da demanda, sobretudo porque não há previsão de contratação, via concurso público ou processo seletivo, de servidores com a capacitação necessária para atender a essas atividades. Atualmente, a AGESUL não dispõe de quantitativo suficiente de pessoal, nem de profissionais habilitados em funções específicas, para assumir tais responsabilidades.

Ressalta-se ainda que, para cada necessidade identificada, seria obrigatória a realização de um processo licitatório, o que não se mostra viável diante de demandas frequentemente emergenciais e de caráter corretivo, que não permitem aguardar os prazos formais de aquisição. Soma-se a isso o fato de que os equipamentos precisam ser alugados, o que acarretaria à Autarquia a obrigação de realizar sua manutenção, além dos riscos de improdutividade inerentes a esse tipo de serviço. Tais fatores poderiam elevar significativamente os custos da manutenção, contrariando o interesse público e a eficiência administrativa.

**Solução 02: Realização de Contratação de mão de obra em regime de cessão na jornada semanal de 40 horas, aluguel de equipamentos e a compra do material necessário para a realização do serviço.**

Descrição: Contratação de mão de obra especializada por meio de processo licitatório, a fim de atender adequadamente às necessidades identificadas. Essa solução tem como característica principal a disponibilização de profissionais à CONTRATANTE sob o regime de cessão de mão de obra. Nessa modalidade, seria igualmente necessária a aquisição de materiais por meio de licitação, bem como o aluguel dos equipamentos indispensáveis à execução dos serviços.

Considerando que os serviços de conservação e manutenção rodoviário, possuem caráter esporádico e por demanda variável, o profissional disponibilizado permaneceria ocioso durante grande parte do tempo. Além disso, a contratação por cessão de mão de obra impõe ao órgão a necessidade de designar servidores qualificados para fiscalizar a execução dos serviços terceirizados. Essa fiscalização demanda tempo e atenção, especialmente no acompanhamento da regularidade trabalhista e previdenciária da contratada, a fim de evitar a responsabilização da Autarquia por eventuais passivos trabalhistas.

Da mesma forma que na alternativa anteriormente analisada, a aquisição de materiais e equipamentos exigiria a realização de licitação para cada demanda, o que se mostra inviável diante da natureza emergencial e corretiva de grande parte desses serviços, que não permite aguardar os prazos formais de compra. Observa-se, ainda, que os equipamentos teriam de ser alugados, o que transferiria à Autarquia a responsabilidade por sua manutenção, além dos riscos de improdutividade inerentes à operação. Esses fatores poderiam elevar significativamente os custos da manutenção, contrariando o princípio da eficiência administrativa.

**Solução 03: Realização de múltiplas licitações e contratos fragmentados por trechos reduzidos.**

Descrição: Esta solução consiste na fragmentação em diversos processos licitatórios distintos, dividindo a rodovia em trechos de curta extensão, a serem executados por diferentes empresas em áreas contíguas.

## AGÊNCIA ESTADUAL DE GESTÃO DE EMPREENDIMENTOS – AGESUL

A adoção desta estratégia mostra-se tecnicamente desaconselhável e economicamente onerosa para a Autarquia. Primeiramente, a fragmentação gera um aumento dos custos transacionais da AGESUL, uma vez que a instrução, o julgamento e a gestão de dezenas de processos licitatórios demandam um esforço administrativo e jurídico que não condiz com a eficiência esperada. Além disso, perde-se o benefício da economia de escala, resultando em preços unitários superiores aos praticados em contratos de maior vulto, pois as empresas tendem a elevar seus custos para compensar o baixo faturamento em contratos reduzidos.

Sob o aspecto operacional, a execução por múltiplos contratos inviabiliza o planejamento logístico das frentes de trabalho. Os custos de mobilização e desmobilização de equipamentos e equipes tornariam os serviços mais caros, visto que o deslocamento de uma estrutura de engenharia para atender trechos isolados é ineficiente.

Por fim, a fiscalização por parte da AGESUL poderia enfrentar limitações, em razão da necessidade de alocar fiscais para o acompanhamento simultâneo de um grande número de contratos distintos, o que tende a aumentar a carga de trabalho e o risco de falhas no controle de qualidade. Esse contexto de fragmentação técnica e administrativa pode resultar no aumento dos custos globais de manutenção, em desacordo com o princípio da economicidade e com o interesse público na preservação do patrimônio rodoviário estadual.

### **Solução 04: Realização de Contratação de Empresa especializada por lotes de rodovias agrupadas regionalmente.**

Descrição: Contratação de empresa especializada, através de realização de licitação organizada por lotes de rodovias agrupadas regionalmente, que deverá comprovar capacitação técnica para prestar os serviços solicitados conforme a demanda, se encarregando a mesma de fornecer a mão de obra, materiais e equipamentos necessários, sendo a mesma remunerada de acordo com os quantitativos executados. Esta modelagem visa a otimização de recursos, permitindo que uma única estrutura operacional atenda a diversos trechos contíguos com maior agilidade.

Os serviços serão realizados sob demanda, de maneira imediata, minimizando os impactos ao bom funcionamento da conservação e mitigando os riscos tanto para os usuários quanto para a administração.

Mediante as opções acima, torna-se evidente que a **Solução 04 apresenta maior vantajosidade** para a autarquia, uma vez que possibilita a prestação adequada dos serviços demandados, com menores custos e menor onerosidade para a Administração, considerando que o agrupamento por lotes viabiliza a obtenção de economia de escala na aquisição de insumos e na logística de transporte de materiais.

Dada essa realidade, a contratação de empresa especializada para a execução integral dos serviços em lotes estratégicos emerge como a alternativa mais apropriada. Essa abordagem permite à AGESUL focar em sua função precípua de gerenciar e fiscalizar os serviços de forma regionalizada, enquanto delega a execução operacional a uma empresa especializada, que possui como atividade a realização de serviços de engenharia. Tal modelo assegura acesso imediato a expertise técnica consolidada, mão de obra, com equipamentos e logística necessárias, com diminuição dos ônus e riscos inerentes à constituição de uma estrutura própria para cada contratação. O agrupamento de rodovias garante que a mobilização de maquinário pesado e equipes seja planejada de forma racional, eliminando a ociosidade. O contrato por lote garante que esses requisitos serão atendidos por empresa(s) com capacidade comprovada, resultando na

## AGÊNCIA ESTADUAL DE GESTÃO DE EMPREENDIMENTOS – AGESUL

execução dos serviços conforme os padrões de qualidade exigidos e no cumprimento dos prazos estabelecidos.

Em observação ao histórico de contratações realizadas pela AGESUL nos últimos anos, verifica-se que são diversas as empresas capazes de atender as exigências de qualificação técnica, operacional e financeira. Os requisitos de qualificação técnica são definidos com base nos itens da planilha de serviços e nas características do objeto, sendo os condicionantes técnicos essenciais para a seleção de fornecedores aptos. Recomenda-se que sejam aplicados também critérios econômicos que garantam que a contratada possua condição financeira para manter o andamento dos serviços entre os períodos de medição, assegurando a sua continuidade. Os critérios exigidos pela lei, em princípio, são suficientes para balizar essa avaliação de capacidade financeira.

A contratação ocorrerá por meio de licitação, utilizando a modalidade e o regime mais adequados à complexidade do objeto e ao cronograma definido, garantindo a transparência e a economicidade na aplicação dos recursos públicos.

### 7 ESTIMATIVA DAS QUANTIDADES PARA A CONTRATAÇÃO

Os quantitativos previstos nesta contratação foram estimados pela **Gerência de Conservação Rodoviária (GCR)**, nas competências do Art. 22 do Decreto Nº 16.223, de 3 de julho de 2023, e apresentadas no **VOLUME 05 - MEMORIAL DE CÁLCULO**, do Projeto Básico, anexo a este estudo.

De acordo com o documento, tomou-se como referência serviços similares anteriormente executados pela AGESUL, bem como as respectivas especificações técnicas aplicáveis. A definição das quantidades considerou, ainda, a avaliação das condições funcionais e estruturais dos trechos, identificadas por meio de levantamentos visuais e da análise de dados históricos provenientes de contratos de manutenção precedentes, incorporando a experiência e o julgamento técnico dos profissionais envolvidos. Ressalta-se que a base de dados oficial adotada para a consolidação das extensões da malha viária foi o Sistema de Rodovias Estaduais (SRE, 2026), garantindo que o planejamento esteja em conformidade com a configuração cartográfica e técnica mais atualizada da malha rodoviária do Estado.

Com o intuito de evitar a sobreposição de ações e garantir o emprego racional dos recursos públicos, foram desconsiderados do escopo deste levantamento trechos rodoviários sob regime de concessão, bem como aqueles que compõem o corredor logístico da Rota da Celulose, por possuírem regimentos próprios e autônomos de conservação. Sob a mesma ótica de integridade administrativa e financeira, embora integrem o escopo de planejamento de longo prazo, foram subtraídas da quantificação nesta etapa todas as rodovias que se encontram atualmente em estágio de Obra de Pavimentação, Implantação ou Restauração. Tal medida justifica-se pelo fato de que tais intervenções já contemplam, em seus respectivos contratos de execução, as responsabilidades de garantia.

Nas considerações utilizadas para o levantamento dos quantitativos desta contratação, prezou-se pela razoabilidade, de maneira a não onerar sobremaneira o orçamento e garantir quantidades mínimas para atender as demandas em condições normais. Ressalta-se que são serviços com demandas variáveis, não sendo possível estimar ou levantar os seus quantitativos com exatidão e nem garantir a sua materialização.

No **VOLUME 05 - MEMORIAL DE CÁLCULO**, do Projeto Básico, anexo a este estudo, são apresentados todos os serviços a serem executados, juntamente com os quantitativos estimados e

## AGÊNCIA ESTADUAL DE GESTÃO DE EMPREENDIMENTOS – AGESUL

finalidade subsidiar o orçamento elaborado pela DPO para a presente contratação, que é o objeto de análise deste Estudo, atuando como uma peça de transparência e segurança jurídica ao expor os parâmetros e a lógica de cálculo que conferem viabilidade técnica e responsabilidade fiscal a todo o processo.

### 8 ESTIMATIVA DO VALOR DA CONTRATAÇÃO

Para cada lote, foram disponibilizadas pela DPO duas planilhas orçamentárias considerando os valores com desoneração e sem desoneração, e o menor valor obtido foi referente a planilha **sem desoneração**. Segue o comparativo dos orçamentos elaborados:

- ORÇAMENTO COM DESONERAÇÃO LOTE 11: R\$ 97.975.149,23
- **ORÇAMENTO SEM DESONERAÇÃO LOTE 11: R\$ 96.077.507,42**
- ORÇAMENTO COM DESONERAÇÃO LOTE 12: R\$ 77.972.207,01
- **ORÇAMENTO SEM DESONERAÇÃO LOTE 12: R\$ 76.487.730,33**
- ORÇAMENTO COM DESONERAÇÃO LOTE 13: R\$ 79.091.608,57
- **ORÇAMENTO SEM DESONERAÇÃO LOTE 13: R\$ 77.708.183,25**
- ORÇAMENTO COM DESONERAÇÃO LOTE 14: R\$ 74.573.145,99
- **ORÇAMENTO SEM DESONERAÇÃO LOTE 14: R\$ 73.131.139,45**

O valor total definido da contratação é de **R\$ 323.404.560,45 (Trezentos e vinte e três milhões, quatrocentos e quatro mil, quinhentos e sessenta reais e quarenta e cinco centavos)**, na data base de **Julho de 2025**.

O orçamento foi elaborado, analisado e apresentado pela Diretoria de Projetos e Orçamentos (DPO) da AGESUL, devidamente justificado no Relatório Técnico (fls. 3970-3973, da NUP 79.000.168-2026), fundamentado nas peças técnicas que compõem o Projeto Básico, **VOLUME 05 - MEMORIAL DE CÁLCULO** e nas soluções técnicas definidas no **VOLUME 02 - CATÁLOGO DE SOLUÇÕES**, desenvolvido pela Gerência de Conservação de Rodovias (GCR), anexos a este estudo.

Os serviços a serem contratados foram todos levantados através de consulta às tabelas de preços do Sistema de Custos Rodoviários – SICRO, do DNIT, e de acordo com as disposições do Informativo SICRO nº 01/2017, de 26/04/2017 e AGESUL VIÁRIA, tendo como mês de referência **07/2025 (Sem Desoneração)**, atendendo ao determinado no Decreto 7.983/2013, e, quando não foram encontradas referências na base citada, foram realizadas cotações de mercado ou utilizados outros bancos de referência de preços.

O orçamento foi elaborado conforme as informações descritas nas peças técnicas, tais como quantidades, composições de todos os itens de serviço da planilha, inserção do BDI, conforme previsto no art. 54 do Decreto Estadual nº 16.161/2023 e art. 23 da Lei 14.133/2021.

### 9 DESCRIÇÃO DA SOLUÇÃO COMO UM TODO

A solução proposta consiste na contratação de empresa especializada para execução dos serviços de engenharia de conservação e manutenção das rodovias da **Região Sudoeste** do Estado de Mato Grosso do Sul, subdivididas em lotes, mediante licitação. As futuras contratadas deverão comprovar capacidade técnica para realizar os serviços solicitados conforme a demanda,

## AGÊNCIA ESTADUAL DE GESTÃO DE EMPREENDIMENTOS – AGESUL

fornecendo mão de obra, materiais e equipamentos necessários, sendo remunerada de acordo com os quantitativos efetivamente executados. A contratação por lotes permite otimizar recursos, garantindo maior agilidade operacional e economia de escala na aquisição de insumos e na logística de transporte.

Os serviços têm como objetivo preservar o padrão rodoviário, prevenindo a ocorrência de defeitos, garantindo a funcionalidade e prolongando a vida útil da malha pavimentada e não pavimentada, em conformidade com os manuais, instruções de serviço e normas técnicas vigentes, incluindo as especificações do DNIT e da ABNT. A execução seguirá as melhores práticas técnicas, assegurando que as intervenções estejam alinhadas às necessidades identificadas, promovendo a segurança viária, a preservação da capacidade funcional das vias e o desenvolvimento regional.

Todos os quantitativos, especificações técnicas e estimativas de preços encontram-se detalhados **peças técnicas que compõem o Projeto Básico, anexas a este Estudo Técnico Preliminar, VOLUME 01 - JUSTIFICATIVA DE DIVISÃO EM REGIÕES E LOTES, VOLUME 02 - CATÁLOGO DE SOLUÇÕES, VOLUME 03 - MAPAS E RELAÇÕES DE RODOVIAS, VOLUME 04 - RELATÓRIO FOTOGRÁFICO E VOLUME 05 - MEMORIAL DE CÁLCULO**, que fornecem informações completas sobre o escopo, metodologias, materiais, equipamentos e demais elementos necessários à execução dos serviços.

Serão previstos os seguintes serviços:

- Serviços Preliminares: Instalação de Canteiro e Usina de Asfalto, Mobilização e Desmobilização de Equipamentos, Placa de Obra.
- Conservação em pista e acostamento pavimentados: Remendo profundo (Corte, Demolição Mecânica, Escavação, Enrocamento, Compactação, Sub-base, Base, Concreto Asfáltico e Usinagem) e Intervenção superficial (Tapa buraco, Selagem de trincas, Correção de defeitos com mistura betuminosa, Fresagem contínua e descontínua, TSD, Microrevestimento à frio, Concreto Asfáltico, Usinagem, Carga, manobra e descarga);
- Conservação em pista não pavimentadas: Bota dentro (Escavação, Carga, Manobra e Descarga de material de jazida, Compactação), Reconformação da plataforma (Raspagem) e Cascalhamento (Escavação, Carga, Manobra e Descarga de material de jazida, Compactação);
- Serviços Auxiliares e Especiais: Tratamento e Recuperação de Pavimentos de Concreto - Pontes (Recuperação de desgaste, Tratamento de fissuras);
- Momento de Transporte: Transporte de materiais em rodovias pavimentadas e rodovias em revestimento primário;
- Sinalização de Obras: Barreira de Sinalização, Cavalete, Cone, Placa de Advertência e Regulamentação, Luz de Advertência e Bandeirola;
- Aquisição de Materiais Betuminosos;
- Mobilização e Desmobilização Rotineira: Equipamento pesado;
- Administração local.

### 9.1 Natureza e Finalidade do Objeto Contratual

O objeto deste Estudo Técnico Preliminar, consiste na contratação de **serviços comuns de engenharia**, caracterizado como de **grande vulto**, nos termos do art.6º, inciso XXI, alínea “a” e inciso XXII, da Lei 14.133/2021, visto que: i) os serviços a serem executados apresentam baixo

## AGÊNCIA ESTADUAL DE GESTÃO DE EMPREENDIMENTOS – AGESUL

grau de complexidade técnica; ii) são executadas corriqueiramente pela administração; iii) os métodos construtivos, equipamentos e materiais utilizados para sua feitura são frequentemente empregados; iv) os padrões de desempenho e qualidade são aferidas através de especificações técnicas (entre esta o **VOLUME 02 - CATÁLOGO DE SOLUÇÕES** e normativas balizadoras elaboradas pelo DNIT); v) existem diversas empresas aptas a se habilitarem no certame licitatório.

### 9.1.1 Definições de Modalidade

A Licitação terá por fundamento legal o regramento disposto no Art. 2º, inciso VI da Lei 14.133/2021. A modalidade da Licitação será: **Concorrência Eletrônica**, disposto no Art. 28º, Art. 29º / remetido ao Art. 17º da Lei 14.133/2021; com adoção do critério de julgamento pelo **menor preço** e modo de disputa **aberto**.

A escolha do tipo **“Menor Preço”** se justifica por ser esse o tipo mais vantajoso à administração Pública, aumentando a competição entre as empresas participantes do certame, possibilitando assim, que a proposta vencedora seja realmente a mais vantajosa, dentro das especificações que constarão no edital, gerando com isso, economia aos cofres públicos.

A presente contratação adotará como regime de execução a **empreitada por preço unitário** (art. 6º, inciso XXVIII, da Lei 14.133/2021), e se justifica por se tratar de **serviços de manutenção e conservação rodoviária**; cuja execução, por este regime, permite um melhor controle por parte da fiscalização na realização das medições, visto que as quantidades podem ser mensuradas por unidade de medida, onde o valor total do contrato é o resultante da multiplicação do preço unitário pela quantidade e tipos de unidades contratadas. Esta escolha se torna factível, também para melhor mensuração dos valores, evitando ônus ao erário público.

O objeto da presente contratação possui **natureza contínua**, uma vez que atende a uma necessidade permanente da Administração Pública, demandando atuação sistemática, preventiva e corretiva. Trata-se de serviço cuja execução não se exaure em um resultado específico, estendendo-se ao longo do tempo, com prestação regular e ininterrupta. Tal característica é plenamente compatível com os serviços de manutenção e conservação de rodovias, os quais são indispensáveis para assegurar a segurança dos usuários dos trechos rodoviários abrangidos, bem como para garantir a adequada preservação do patrimônio público rodoviário, nos termos do art. 6º, inciso XV, da Lei nº 14.133/2021.

### 9.1.2 Procedimento licitatório - Fases

A Administração Pública, em conformidade com o disposto no §1º do art. 17 e o art. 29 da Lei 4.133/2021 adota, no presente procedimento licitatório, a inversão das fases, mediante decisão devidamente motivada, na qual se demonstram as vantagens administrativas decorrentes dessa opção. Nessa sistemática, as etapas de habilitação jurídica, técnica, econômico-financeira e fiscal dos licitantes serão realizadas previamente às fases de apresentação e julgamento das propostas e lances.

A finalidade do referido dispositivo legal consiste na promoção da eficiência e da economicidade nas contratações públicas. A adoção da inversão de fases configura-se como instrumento de gestão destinado a qualificar previamente a competição, garantindo que a etapa de lances se desenvolva exclusivamente entre licitantes previamente habilitados e devidamente capacitados para a execução dos serviços comuns de engenharia objeto do certame. Tal providência revela-se adequada para mitigar situações verificáveis no âmbito dos procedimentos

## AGÊNCIA ESTADUAL DE GESTÃO DE EMPREENDIMENTOS – AGESUL

licitatórios, em que podem participar empresas desprovidas da qualificação técnica necessária, às quais, motivadas predominantemente pela disputa de preços, apresentam propostas com valores inexequíveis. Embora aparentemente vantajosas sob o aspecto econômico, tais propostas ensejam elevado risco de inadimplemento contratual, atrasos na contratação e potenciais prejuízos à Administração Pública e ao interesse público.

A justificativa para a adoção do referido procedimento apresenta-se sob múltiplos fundamentos. Primeiramente, preserva-se a integridade e a transparência do certame, na medida em que se afasta qualquer incerteza quanto à efetiva habilitação dos licitantes antes da fase decisória de disputa de preços.

Ademais, promove-se a efetividade da contratação, considerando que o objeto licitado exige comprovação objetiva de capacidade técnica, disponibilidade de equipamentos, experiência anterior e equipe técnica qualificada. A adoção da inversão de fases contribui para a redução dos custos operacionais da licitação, uma vez que a realização prévia da habilitação racionaliza o esforço administrativo, evitando a análise de propostas apresentadas por licitantes que posteriormente não atendam aos requisitos de qualificação. A participação, na fase de lances, exclusivamente às empresas previamente habilitadas, assegura que a proposta mais vantajosa sob o aspecto econômico seja, simultaneamente, exequível do ponto de vista técnico e operacional, promovendo a otimização de recursos, prazos e assegurando a execução eficiente do certame.

Assim, a adoção da inversão de fases neste Estudo Técnico Preliminar configura-se como decisão estratégica devidamente fundamentada, e não mera formalidade. O procedimento tem por objetivo qualificar a competição, elevando seu padrão de exigência, de modo que o resultado final possibilite a seleção da proposta mais vantajosa em termos globais, considerando não apenas o menor preço, mas também a adequada capacidade técnica, o cumprimento dos prazos estabelecidos e a plena conformidade com a legislação aplicável, garantindo, dessa forma, a utilização eficiente e responsável dos recursos públicos.

### 10 JUSTIFICATIVA PARA O PARCELAMENTO OU NÃO DA CONTRATAÇÃO

A Lei 14.133/2021, em seu Art. 47, § 1º apresenta:

*“§ 1º Na aplicação do princípio do parcelamento deverão ser considerados:*

*I – a responsabilidade técnica;*

*II – o custo para a Administração de vários contratos frente às vantagens da redução de custos, com divisão do objeto em itens;*

*III – o dever de buscar a ampliação da competição e de evitar a concentração de mercado.”*

O parcelamento dos serviços de manutenção e conservação rodoviária da **Região Sudoeste**, estruturado em **04 lotes**, atende plenamente ao disposto no Art. 47, §1º da Lei nº 14.133/2021, observando os seguintes critérios:

Responsabilidade técnica: A divisão em lotes permite uma melhor distribuição das responsabilidades técnicas, proporcionando que cada empresa contratada atue de forma especializada em trechos específicos, assegurando maior controle operacional e fiscalização mais eficiente. Essa segmentação aumenta a qualidade dos serviços, uma vez que possibilita que empresas com capacidade técnica adequada assumam áreas compatíveis com sua estrutura e experiência.

## AGÊNCIA ESTADUAL DE GESTÃO DE EMPREENDIMENTOS – AGESUL

Avaliação de custos frente às vantagens do parcelamento: O fracionamento das regiões em lotes distintos reduz os riscos de contratação de um único fornecedor para toda a malha, evitando sobrecarga operacional e possíveis atrasos. Além disso, o parcelamento possibilita maior eficiência econômica, permitindo a comparação de propostas mais competitivas e reduzindo custos por meio da concorrência entre diferentes fornecedores. A divisão equilibrada entre as Regiões considera suas extensões territoriais, a complexidade de cada trecho e a demanda distinta de serviços, resultando em melhor aproveitamento dos recursos públicos.

Ampliação da competição e prevenção da concentração de mercado: A criação de **04 lotes** promove a participação de um número maior de empresas, inclusive de médio porte, que poderiam ser inviabilizadas em uma contratação única de grande volume. Dessa forma, amplia-se o universo de potenciais licitantes, fortalece-se a competitividade e reduz-se o risco de concentração de mercado em um único fornecedor. O parcelamento contribui diretamente para a economicidade, transparência e isonomia do certame, conforme os princípios norteadores da Lei nº 14.133/2021.

Sendo assim, a Administração prevê o parcelamento da **Região Sudoeste** em **04 lotes** de manutenção, objetivando, em suma, manter o modelo de gestão já vigente e operacionalizado na Agência, a dimensão de cada regional, o equilíbrio da extensão entre rodovias pavimentadas e não pavimentadas, a diluição dos riscos de desabastecimento, a maior competitividade entre as concorrentes, assim como a operacionalização dos trabalhos por poder reunir as obras e serviços situadas próximas umas das outras, facilitando que as futuras empresas contratadas tenham reais condições de executar os serviços concomitantemente e com a qualidade que se espera.

- Consórcio

Não será permitida a participação de empresas em regime de consórcio, pelas seguintes razões:

- a) Os serviços não apresentam alta complexidade e foram enquadrados como **serviço comum de engenharia**, conforme encontra-se evidenciado no presente Estudo Técnico Preliminar;
- b) Conforme evidenciado, o mercado possui diversas empresas disponíveis para a execução dos serviços, portanto, este fato por si só não configura restrição à competitividade, economicidade e moralidade.
- c) Por possuir baixa complexidade, a admissão de consórcio atenta contra o princípio da competitividade, pois permitiria, com o aval da Administração Pública, a união de concorrentes que poderiam muito bem disputar entre si, violando, por via transversa, o princípio da competitividade, atingindo ainda a vantajosidade buscada pela Administração.

## 11 RESULTADOS PRETENDIDOS

Considerando os esforços despendidos na conservação e manutenção do segmento em questão, bem como a importância para a economia local e até nacional, uma vez que se trata de parte da rota de escoamento de gêneros agrícolas destinados, especialmente, à exportação, a correta conservação do segmento se faz necessária e primordial, sob pena, inclusive, de risco de impacto ao resultado primário das exportações nacionais.

O crescimento populacional e econômico regional aumentou significativamente em uma demanda rodoviária maior, deste modo, as rodovias existentes já não suprem as contribuições de

## **AGÊNCIA ESTADUAL DE GESTÃO DE EMPREENDIMENTOS – AGESUL**

tráfego que são atribuídas, aumentando o risco de acidentes, e não sendo suficiente para ordenação de tráfego da região. Nesse sentido, a execução dos serviços irá assegurar que as intervenções proporcionem uma melhoria na trafegabilidade da região, incentivando o aumento e crescimento dos comerciantes locais, resultando em uma proposta mais eficiente de deslocamento que a existente, reduzindo os acidentes, e melhorando a infraestrutura da região.

Além disso, a adequada manutenção da malha rodoviária promove significativa economia para a Administração Pública. A conservação preventiva reduz a necessidade de intervenções emergenciais ou reabilitações estruturais de maior custo, otimizando os recursos orçamentários e prolongando a vida útil da infraestrutura. Para a sociedade, os benefícios incluem menor desgaste dos veículos, redução do consumo de combustível, diminuição dos custos de operação do transporte de cargas e passageiros e impactos positivos nos valores de frete e tarifas.

Como resultados pretendidos, destacam-se:

- A garantia da trafegabilidade contínua e segura dos usuários da região;
- A diminuição do tempo de viagem para os transeuntes da região;
- A redução dos custos operacionais dos veículos;
- Maior segurança aos usuários da Rodovia;
- Redução dos custos logísticos para os negócios na região abrangida; e
- Desenvolvimento socioeconômico da região.

## **12 PROVIDÊNCIAS A SEREM ADOTADAS PREVIAMENTE À CELEBRAÇÃO DO CONTRATO**

No processo licitatório, ainda que as medidas sejam consideradas facultativas, devem ser observadas as regras estabelecidas quanto às providências a serem adotadas, conforme o § 2º do artigo 18 da Lei nº 14.133, em conjunto com o § 10º do artigo 7º do Decreto Estadual nº 15.941.

A realização de ações preparatórias é indispensável para evitar contratemplos na fase de execução do contrato, assegurando o atendimento completo de todos os requisitos necessários à implementação da solução. Essa etapa contribui para a segurança jurídica e administrativa tanto do processo licitatório quanto da execução contratual, reduzindo riscos e prevenindo possíveis impedimentos que possam comprometer a concretização do objeto e o alcance dos resultados pretendidos:

- Elaboração de documentos que fundamentam a necessidade da contratação, que avaliam a viabilidade técnica, econômica e ambiental;
- Definição da solução técnica, metodologia de execução, especificações técnicas e cronograma físico-financeiro;
- Dotação orçamentária suficiente e adequada para custear os serviços;
- Documentos que indicam e avaliam os riscos técnicos, jurídicos, financeiros e ambientais da contratação;
- Definição dos requisitos técnicos e operacionais para a contratação, assim como critérios de julgamento, medição e pagamento;
- Documentos referentes a licenciamento ambiental ou manifestação de órgãos ambientais;
- Autorizações específicas de órgãos reguladores;
- Providências para regularização de jazidas não comerciais de materiais a serem utilizadas para a implantação do empreendimento;
- Publicação do Edital;

## AGÊNCIA ESTADUAL DE GESTÃO DE EMPREENDIMENTOS – AGESUL

- Capacitação dos servidores para melhoria no aspecto da fiscalização e gestão contratual.

### 13 CONTRATAÇÃO CORRELATAS E/OU INTERDEPENDENTES

Salienta-se que o presente estudo abrange exclusivamente 4 lotes da malha rodoviária estadual. Entretanto, o planejamento estratégico contempla a totalidade de 18 lotes, distribuídos de forma regionalizada, de modo a assegurar cobertura integral em todas as áreas do Estado. Nesse contexto, os 14 lotes restantes também serão objeto de contratações correlatas, voltadas à execução dos serviços de pista, compreendendo atividades de manutenção e conservação da infraestrutura rodoviária.

Destaca-se, ainda, que as exigências de habilitação técnica, operacional e econômico-financeira estabelecidas para cada contratação deverão ser analisadas de forma sistêmica e integrada, considerando o reflexo que podem produzir entre si. A eventual participação de um mesmo licitante em mais de um dos 18 lotes previstos, ou a cumulação de contratos decorrentes deste planejamento, impõe a necessidade de verificação da capacidade técnica e operacional de forma compatível com o somatório das obrigações assumidas, bem como da adequada saúde financeira para suportar a execução simultânea dos contratos.

A definição por lotes permite a organização sistemática e escalonada das ações, garantindo uniformidade na execução dos serviços, padronização dos procedimentos técnicos e maior eficiência na gestão contratual. Essa estrutura possibilita ainda a coordenação integrada das intervenções, evitando sobreposição de contratos e assegurando a continuidade operacional em toda a extensão da malha rodoviária estadual.

Assim, o conjunto das contratações correlatas será desenvolvido de maneira integrada e complementar, assegurando a funcionalidade, a durabilidade e o adequado desempenho operacional da rede viária estadual como um todo. Para fins de transparência e clareza, além dos 4 lotes deste estudo, serão contemplados os seguintes: Lote 1 - Região Centro, Lote 2 - Região Centro, Lote 3 - Região Centro, Lote 4 - Região Leste, Lote 5 - Região Norte, Lote 6 - Região Norte, Lote 7 - Região Nordeste, Lote 8 - Região Nordeste, Lote 9 - Região Sul, Lote 10 - Região Sul, Lote 15 - Região Oeste, Lote 16 - Região Oeste, Lote 17 - Região Pantanal e Lote 18 - Região Pantanal.

Destaca-se, conforme disposto no **VOLUME 01 – JUSTIFICATIVA DA DIVISÃO EM REGIÕES E LOTES**, do Projeto Básico, anexo a este estudo, que a Região Sudeste, embora não esteja incluída entre os 18 lotes previstos neste planejamento, será contemplada por uma solução contratual específica vinculada ao Programa CREMA-DBM, a ser implementado com apoio do Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD). A não inclusão dessa região no grupo de lotes ora citados não decorre de lacuna de planejamento, mas sim de uma decisão técnica e financeira previamente estabelecida, que busca alinhar os investimentos a um modelo contratual diferenciado, compatível com os objetivos e diretrizes do programa financiado por organismo internacional.

Dessa forma, ainda que a Região Sudeste não integre os 18 lotes aqui descritos, sua contratação deve ser considerada correlata às demais, uma vez que se insere no mesmo escopo de manutenção e conservação da malha rodoviária estadual, compondo o conjunto integrado de soluções que asseguram a funcionalidade, a durabilidade e o adequado desempenho operacional da rede viária como um todo.

Adicionalmente, considerando o escopo da contratação de manutenção da pista e a necessidade de assegurar condições adequadas de segurança, funcionalidade e conservação da

## **AGÊNCIA ESTADUAL DE GESTÃO DE EMPREENDIMENTOS – AGESUL**

de domínio das rodovias estaduais, compreendendo atividades de manejo ambiental, controle da vegetação, limpeza e manutenção das áreas adjacentes à plataforma rodoviária.

Tais serviços possuem caráter complementar e indissociável das atividades de manutenção rodoviária, tendo em vista que o manejo adequado da vegetação e a limpeza das áreas adjacentes à plataforma rodoviária são essenciais para a manutenção das condições operacionais da via. Essas ações contribuem diretamente para a segurança viária, ao evitar a obstrução da visibilidade e a interferência na sinalização, asseguram o adequado funcionamento dos sistemas de drenagem, prevenindo alagamentos e processos erosivos, e auxiliam na preservação da integridade da infraestrutura rodoviária, reduzindo riscos de deterioração precoce e a necessidade de intervenções corretivas de maior complexidade.

Assim, a previsão da contratação de serviços a serem executados na faixa de domínio das rodovias estaduais caracteriza-se como contratação correlata aos serviços de manutenção rodoviária (pista), a ser desenvolvida de forma integrada e complementar, com vistas a assegurar a funcionalidade, a durabilidade e o adequado desempenho operacional da malha rodoviária estadual.

### **14 POSSÍVEIS IMPACTOS AMBIENTAIS E RESPECTIVAS MEDIDAS DE TRATAMENTO**

Os procedimentos para contratações dos serviços têm como objetivo, sempre buscar o melhor para o interesse público, tal conceito vai além do mero cotejo de menores preços, e para analisar os benefícios do processo é necessário a avaliação dos impactos positivos e negativos na aquisição quanto:

- À observância de normas e critérios de sustentabilidade;
- Ao emprego apurado dos recursos públicos;
- À conservação e gestão responsável de recursos naturais;
- Ao uso de agregados reciclados, sempre que existir a oferta;
- À remoção apropriada dos resíduos conforme normas de Controle de Transporte de Resíduos.
- À observância das normas de qualidade e certificação nacionais e públicas como INMETRO e ABNT.

Conforme definido anteriormente no item 5.6, os serviços prestados pela empresa contratada deverão fundamentar-se no uso racional de recursos e equipamentos, de forma a evitar e prevenir o desperdício de insumos e materiais consumidos, bem como a geração de resíduos, além do desperdício de água e consumo excessivo de energia. Sempre que possível fazer uso de energia renovável.

A contratada deverá ter pleno conhecimento e se responsabilizar pelo trabalho seguro das pessoas envolvidas no manuseio de ferramentas, equipamentos e produtos inflamáveis, conforme legislação em vigor do Ministério do Trabalho. Esta também se responsabilizará por ações e/ou omissões sobre os resíduos e rejeitos sólidos, líquidos e derivados, nos locais da execução dos serviços, removendo e promovendo a devida destinação.

Por se tratarem de serviços de conservação e manutenção, o processo deverá passar por análise da Diretoria de Meio Ambiente (DMA) para análise e apreciação dos volumes, garantindo a conformidade legal e ambiental da contratação.

## AGÊNCIA ESTADUAL DE GESTÃO DE EMPREENDIMENTOS – AGESUL

### 15 VIABILIDADE E A ADEQUAÇÃO DA CONTRATAÇÃO

As experiências anteriores indicam que a contratação apresenta viabilidade e alta probabilidade de alcance dos resultados pretendidos.

A AGESUL não possui em seu quadro de servidores profissionais habilitados, em quantitativo suficiente, para a execução direta dos serviços em questão, de modo que para suprir tal necessidade torna-se imprescindível a contratação de empresa especializada para atendimento da demanda exarada.

Considerando:

- As condições atuais das rodovias incluídas na **Região Sudoeste**, que necessitam de conservação e manutenção, corretivas rotineiras e preventivas periódicas, e ou emergenciais;
- As obrigações institucionais da AGESUL;
- A necessidade de se garantir a trafegabilidade constante e segura nas rodovias incluídas na **Região Sudoeste**;
- Todo o exposto apresentado neste Estudo Técnico Preliminar (ETP), e seus anexos.

**Considera-se que a contratação de empresa de engenharia para execução dos serviços de manutenção e conservação é viável e fundamental, a sua execução trará diversos benefícios para a população no que diz respeito a preservação e melhorias da infraestrutura pública.** Com base nos elementos apresentados no presente Estudo Técnico Preliminar, a contratação se encontra alinhada ao planejamento estratégico, às leis orçamentárias do estado de Mato Grosso do Sul e ao previsto na Lei nº 14.133/2021.

Campo Grande - MS, 25 de fevereiro de 2026.

Assinado eletronicamente por:  
DOUGLAS ATILA GOMES  
RUDES  
CPF: \*\*\*.308.431-\*\*

**Douglas Átila Gomes Rudes**  
Equipe de Planejamento  
Matrícula 509.570.021



Assinado eletronicamente por:  
SIDINEI OSHIRO  
CPF: \*\*\*.572.661-\*\*

**Sidinei Oshiro**  
Equipe de Planejamento  
Matrícula 434.709.022



Assinado eletronicamente por:  
FERNANDO VIECELI MAIA  
CPF: \*\*\*.540.961-\*\*

**Fernando Vieceli Maia**  
Equipe de Planejamento  
Matrícula 509.523.021



Assinado eletronicamente por:  
MARIA EDUARDA AMARAL SILVA  
CPF: \*\*\*.237.681-\*\*

**Maria Eduarda Amaral Silva**  
Equipe de Planejamento  
Matrícula 509.529.021



Nos termos do art. 44 e 45, do Decreto Estadual n. 16.161/2023, aprova-se o Estudo Técnico Preliminar e autoriza-se o prosseguimento do processo de contratação.

Assinado eletronicamente por:  
RUDI FIORESE  
CPF: \*\*\*.232.491-\*\*

**Rudi Fiorese**  
Diretor-Presidente da AGESUL





# MANIFESTO DE ASSINATURAS



Código de validação: V7FW8-G99BC-9BSU7-GZJXB

Esse documento foi assinado pelos seguintes signatários nas datas indicadas (Fuso horário de Brasília):

- ✓ MARIA EDUARDA AMARAL SILVA (CPF \*\*\*.237.681-\*\*) em 25/02/2026 10:23 - Assinado eletronicamente

Endereço IP 172.20.15.222	Geolocalização Lat: -20,450200      Long: -54,553300 Precisão: 1500 (metros)
Autenticação Aplicação externa	ECM-PROC-ADM
3j0OcWeTyeIk2PyBM5nrShgDeWG1AUdfwafD04TGWzo=	
SHA-256	

- ✓ DOUGLAS ATILA GOMES RUDES (CPF \*\*\*.308.431-\*\*) em 25/02/2026 10:49 - Assinado eletronicamente

Endereço IP 172.20.15.222	Geolocalização Lat: -20,450200      Long: -54,553300 Precisão: 1500 (metros)
Autenticação Aplicação externa	ECM-PROC-ADM
5+t+hPtvktJqvT710Xt/oAMc8yqP/Na6XjnnEAm9FLQ=	
SHA-256	

✓ SIDINEI OSHIRO (CPF **\*\*\*.572.661-\*\***) em 25/02/2026 10:51 - Assinado eletronicamente

Endereço IP	Geolocalização
172.20.15.222	Lat: -20,450200      Long: -54,553300 Precisão: 1500 (metros)
Autenticação	ECM-PROC-ADM
Aplicação externa	
<b>4q9l0UnD1yiUiMvd2kC6izRildNiB6AYBCoLLmMmxTU=</b>	
SHA-256	

✓ FERNANDO VIECELI MAIA (CPF **\*\*\*.540.961-\*\***) em 25/02/2026 11:40 - Assinado eletronicamente

Endereço IP	Geolocalização
172.20.15.222	Não disponível
Autenticação	ECM-PROC-ADM
Aplicação externa	
<b>IZOo37BR5gkBI6loqHzrmFI5XioT/4HT/L5+g7zW8uU=</b>	
SHA-256	

✓ RUDI FIORESE (CPF **\*\*\*.232.491-\*\***) em 25/02/2026 18:48 - Assinado eletronicamente

Endereço IP	Geolocalização
172.20.15.222	Não disponível
Autenticação	ECM-PROC-ADM
Aplicação externa	
<b>laySqfl4KZVJeJtTAQtO9S8rbX5wnUZ67v3C+aaD6oA=</b>	
SHA-256	

Para verificar as assinaturas, acesse o link direto de validação deste documento:

<https://api.sign.e-ms.ms.gov.br/validate/V7FW8-G99BC-9BSU7-GZJXB>

Ou acesse a consulta de documentos assinados disponível no link abaixo e informe o código de validação:

<https://api.sign.e-ms.ms.gov.br/validate>