

## ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR – ETP 007/2025/SAGPM/SINFRA

### 1. INTRODUÇÃO

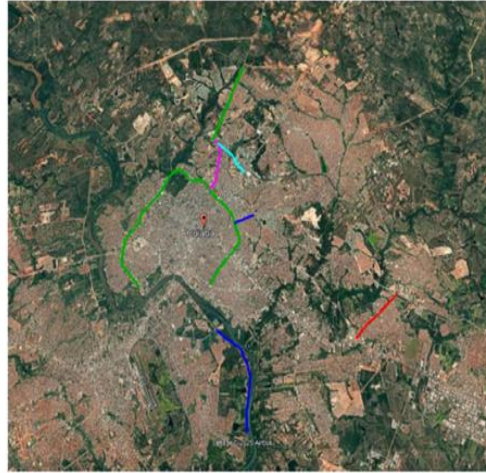
Este documento representa a primeira etapa do processo de planejamento, onde são apresentados os estudos necessários para a contratação da solução que atenderá à demanda especificada abaixo.

O objetivo principal desta etapa é realizar uma análise minuciosa das necessidades e identificar no mercado a solução mais adequada para atendê-las, com total aderência às normas vigentes e aos princípios que norteiam a Administração Pública. Ressalta-se, entretanto, que o presente estudo constitui em uma estimativa inicial, servindo como referência para subsidiar decisões futuras. Eventuais ajustes poderão ser necessários ao longo do processo, em razão de novas informações, detalhamentos técnicos ou atualizações normativas que venham a ocorrer.

### 2. OBJETO

Execução de obras de restauração, manutenção em vias estruturantes da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá (RMVRC). Totalizando aproximadamente 28,78 km.

#### LOCALIZAÇÃO DA OBRA/SERVIÇO



### 3. NATUREZA E FINALIDADE DO OBJETO

A finalidade deste objeto é definir as condições técnicas específicas a serem adotadas, bem como a execução de manutenção e restauração das vias estruturantes da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá (RMVRC). Trata-se, portanto, de um projeto de engenharia voltado à contratação de serviços especializados na restauração de pavimento, com o objetivo de solucionar os problemas agravantes que permeiam no pavimento existente.

O projeto estabelece orientações práticas para a execução de **manutenção e correção de patologias** identificadas nas vias estruturantes, conforme o Manual de Restauração de Pavimentos Asfálticos do DNIT IPR-720 (2006). A atividade proposta visa solucionar questões de tráfego e segurança viária, aprimorando a regularidade superficial do pavimento, o escoamento das águas pluviais e a orientação dos usuários através da sinalização, resultando em maior conforto e diminuição dos riscos de acidentes.

Os elementos fundamentais para a definição das necessidades e a priorização desta obra foram estabelecidos a partir de análises e diagnósticos técnicos realizados com o apoio de **soluções tecnológicas embarcadas em veículos de inspeção**, ou outras palavras, as avaliações ocorreram de forma **automatizada e digitalizada**, por meio de veículos especialmente equipados. Essa metodologia possibilitou um **levantamento sistemático, padronizado e georreferenciado** da qualidade superficial do pavimento, garantindo maior **racionalidade, transparência e eficiência** na aplicação dos investimentos públicos.



As soluções tecnológicas adotadas permitiram **mapear, identificar e classificar com precisão** as condições funcionais do pavimento em diferentes corredores urbanos. A análise dos dados coletados evidenciou **variações significativas na qualidade superficial**, fornecendo subsídios técnicos essenciais para a **definição de prioridades nas intervenções**.

Em função do atual estado de conservação da via e sua relevância como corredor urbano estruturante, torna-se imprescindível a contratação de uma empresa especializada para a execução da restauração, em conformidade com as normas do DNIT, ABNT e CONTRAN, visando garantir qualidade, durabilidade e economicidade.

Por fim, espera-se que a obra resulte em uma melhoria significativa da infraestrutura urbana local, com maior vida útil do pavimento, redução dos custos de manutenção futura, além de promover mais segurança e conforto para motoristas, ciclistas e pedestres que utilizam as avenidas diariamente.

#### 4. DESCRIÇÃO DA NECESSIDADE DE CONTRATAÇÃO

**Fundamentação:** Descrição da necessidade da contratação, considerado o problema a ser resolvido sob perspectiva do interesse público. (Inciso I do § 1º do art. 18 da Lei 14.133/2021 e art. 7º, inciso I da Lei 14.040/2020, assim como inciso I do art. 35 do Decreto Estadual nº 1.525 de 23/11/2022).

As avenidas mencionadas no Objeto são apenas estimativas de estudo técnico preliminar, servindo como referência para análise orçamentária e condições patológicas existenciais nas em vias estruturantes da Região Metropolitana. As indicações dessas vias exemplificam áreas que representam de forma real a necessidade de ações de manutenção e restauração do pavimento.

A contratação dos serviços de engenharia é importante para que possa garantir a execução dessas ações de forma eficaz. A manutenção e restauração do pavimento contribuem diretamente para a melhoria da mobilidade urbana, a segurança viária e a conservação da infraestrutura, prolongando a vida útil das vias e assegurando maior qualidade no serviço público oferecido à população.

O valor orçado deve ser aplicado de forma abrangente, contemplando diferentes trechos da rede viária metropolitana, não apenas as avenidas citadas nos estudos preliminares. Essas vias foram indicadas apenas como referência para demonstrar os problemas estruturais do pavimento. Assim, garante-se a flexibilidade necessária para que os recursos sejam direcionados às áreas com maior necessidade de intervenção e recuperação. Portanto, a contratação é essencial para atender às demandas de manutenção e restauração das vias urbanas, garantindo eficiência na gestão dos recursos públicos e promovendo condições adequadas de tráfego e segurança para todos os usuários da malha viária metropolitana.

#### 5. DEMONSTRAÇÃO DA PREVISÃO DA CONTRATAÇÃO NO PLANO ANUAL

**Fundamentação:** Demonstração da previsão da contratação no plano de contratações anual, sempre que elaborado de modo a indicar o seu alinhamento com o planejamento da Administração; (inciso II do § 1º do art. 18 da Lei 14.133/21 e inciso II do art. 35 do Decreto Estadual nº 1.525 de 23/11/2022).

Em observância ao disposto no inciso II do art. 35 do Decreto Estadual nº 1.525/2022, que determina a demonstração da previsão da potencial contratação no Plano de Contratações Anual (PCA), informa-se que o objeto em questão não foi incluído no PCA vigente.

Nesse sentido, a necessidade de contratação do objeto em questão não foi inserida no Plano de Contratações Anual conforme pode ser observado no sítio eletrônico (<https://www.sinfra.mt.gov.br/instrucoes-tecnicas>) da Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística (SINFRA-MT). A ausência de previsão deve-se ao fato de que, no momento da elaboração do PCA, não havia sido identificada a necessidade específica da contratação.

Sabendo disso, a justificativa permeia sobre o seguinte fato:

Durante a fase inicial de planejamento conduzida pela SINFRA-MT, à escolha das obras e serviços a serem executados. Foram dados em razão das necessidades e principalmente dos benefícios e melhorias que a mobilidade possa ganhar. Transformando o deslocamento diário em algo mais rápido, econômico e confiável. Promovendo a modernização urbana mesmo tempo, garantir melhorias concretas na qualidade de vida da população.



Ao longo desse processo, surgiram impasses e desafios técnicos, especialmente nos trechos mais críticos das avenidas de Cuiabá e Várzea Grande. Pois a realidade evidencia problemas graves de patologias que afetavam diretamente a mobilidade, segurança viária e a infraestrutura urbana.

A partir dessa constatação, foi instaurada a necessidade de estudos aprofundados que permitissem identificar soluções práticas e sustentáveis. Assim, delineou-se um conjunto de ações estratégicas voltadas à restauração e revitalização das principais vias que interligam diversos bairros e garantem a conexão entre pontos essenciais das cidades.

A realização da execução das obras, dará maior fluidez ao trânsito. Reduzindo congestionamentos e tornando muito mais organizada. Para os pedestres os benefícios trazem maiores seguranças e confortos. Possibilitando que o transporte coletivo ganhe eficiência e a paisagem urbana passe a transmitir modernidade e cuidado.

Ao final, o objetivo principal é transformar as avenidas em eixos de desenvolvimento urbano, capazes de integrar mobilidade, qualidade de vida e progresso. A restauração não apenas supre necessidades imediatas da população, mas também projeta Cuiabá e Várzea Grande para um futuro de maior funcionalidade, segurança e bem-estar.

Diante dessa constatação, verificou-se a necessidade imediata de adoção de medidas corretivas e preventivas, de modo a evitar a deterioração da malha viária e garantir a continuidade dos serviços públicos essenciais. Tal situação configura hipótese de necessidade superveniente e imprevisível, nos termos do art. 3º, §2º, do Decreto Federal nº 10.947/2022, aplicado de forma subsidiária, que dispõe que:

A ausência de previsão no PCA não impede a contratação, desde que devidamente justificada pela unidade demandante, mediante demonstração da necessidade superveniente, imprevisível ou de caráter emergencial.

Ademais, a Lei Federal nº 14.133/2021, em seu art. 12, inciso VII, e nos arts. 74 e 75, reforça a importância do planejamento das contratações, mas também admite exceções quando houver situações emergenciais ou imprevisíveis que demandem pronta resposta da Administração Pública, com a devida motivação no processo administrativo.

Dessa forma, a contratação ora proposta encontra-se devidamente justificada, uma vez que decorre de necessidade técnica superveniente e não prevista no planejamento inicial, razão pela qual não pôde ser incluída tempestivamente no PCA.

Como medida corretiva e preventiva, a SINFRA-MT se compromete a incluir o objeto nas próximas revisões e atualizações do Plano de Contratações Anual, assegurando o alinhamento entre o planejamento estratégico e as demandas reais de infraestrutura, bem como o cumprimento das normas de governança e transparência administrativa.

## DESCRIÇÃO DOS REQUISITOS DA CONTRATAÇÃO

**Fundamentação:** Descrição dos requisitos necessários e suficientes à escolha da solução. (Inciso III do § 1º do art. 18 da Lei 14.133/2021 e Art. 7º, inciso II da IN 40/2020, assim como inciso III do art. 35 do Decreto Estadual nº 1.525 de 23/11/2022).

A obra será executada por uma empresa especializada, regularmente registrada e habilitada junto aos órgãos competentes, em conformidade com a legislação vigente e com os padrões de sustentabilidade exigidos neste instrumento e no futuro Termo de Referência.

Para a presente contratação, toma-se por base o Projeto de Execução já disponibilizado (Relatório, Desenhos Orçamentário), com precisão suficiente para definir serviços, materiais, métodos e prazos, assegurando viabilidade técnica e tratamento adequado dos impactos (tráfego, meio ambiente e vizinhança), além de permitir estimativa de custos e planejamento da execução.

### 5.1. Requisitos técnicos da contratação







Além disso, a análise de projetos similares já executados por esta Secretaria fornece subsídios importantes para a definição da estimativa, considerando o desempenho financeiro de empreendimentos anteriores e sua adequação às condições específicas do novo projeto.

Portanto, como as áreas disponíveis para as possíveis soluções já estão definidas, conclui-se que não há necessidade de novos custos nesta etapa de estudo técnico preliminar, ressaltando que o orçamento estimado poderá ser utilizado de forma estratégica para garantir a recuperação e conservação do pavimento nas cidades metropolitanas, e não apenas nas avenidas das cidades.

## 7. LEVANTAMENTO DE MERCADO E JUSTIFICATIVA DA ESCOLHA DO TIPO DE SOLUÇÃO A CONTRATAR

**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).

É fundamental a avaliação de alternativas que justifiquem a escolha da solução, com base em critérios técnicos e econômicos, partindo da necessidade identificada: Restauração, manutenção corretiva e conservação preventiva em algumas avenidas, na cidade de Cuiabá e Várzea grande, totalizando 28,78 km. A seguir algumas alternativas a serem consideradas.

### 7.1. Manutenção rotineira/corretiva (tapa-buracos e serviços leves):

A solução para a restauração do pavimento consiste na requalificação estrutural das vias, restabelecendo a capacidade de suporte e a regularidade da superfície de rolamento. Complementarmente, a manutenção rotineira/corretiva — por meio de serviços de tapa-buracos, selagem de trincas e reparos leves — assegura a conservação do pavimento, prevenindo a evolução de patologias e prolongando sua vida útil.

A integração dessas ações resulta em maior eficiência operacional da malha viária, redução de custos de intervenções futuras, aumento da segurança viária e melhoria da mobilidade urbana.

*Conclusão: A restauração, aliada à manutenção contínua, garante durabilidade, segurança viária, menor custo futuro e melhor mobilidade urbana.*

### 7.2. Recapeamento simples (apenas nova camada superficial):

A aplicação direta de uma nova camada sem fresagem pode melhorar a estética e, temporariamente, o conforto do rolamento; no entanto, não corrige deformações nem uniformiza irregularidades, podendo elevar o greide e prejudicar sarjetas/acessos. Em situações com defeitos superficiais significativos e remendos antigos, tende a ser uma solução de breve durabilidade.

*Conclusão: insuficiente para a condição do segmento.*

### 7.3. Restauração – Fresagem e Recapeamento (solução recomendada):

Fresagem do revestimento existente, regularização onde necessário, pintura de ligação e camada de rolamento em CBUO além da requalificação da sinalização. Esse tipo de alternativa desempenha um papel crucial para manter e melhorar a infraestrutura viária, trazendo benefícios significativos em termos de segurança, eficiência, durabilidade e qualidade de vida.

A restauração de rodovias, de acordo com o DNIT, é fundamentada em vários princípios e diretrizes técnicas. Antes da tomada de decisão sobre o tipo de intervenção necessária, é fundamental realizar levantamentos detalhados e avaliações estruturais. Isso envolve a análise do estado atual da via, identificando defeitos, rachaduras, afundamentos e outras patologias.

A seguir, apresento alguns dos fundamentos que nortearam a escolha da solução:

- Levantamento e Avaliação estrutural:





encontramos as seguintes definições:

**Obra de engenharia** é a ação de construir, reformar, fabricar, recuperar ou ampliar um bem, na qual seja necessária a utilização de conhecimentos técnicos específicos envolvendo a participação de profissionais habilitados conforme disposto na Lei Federal n.5.194/66.

**Serviço de Engenharia** toda a atividade que necessite da participação e acompanhamento de profissionais habilitados conforme o disposto na Lei Federal nº 5.194/66, tais como: consertar, instalar, montar, operar, conservar, reparar, adaptar, manter, transportar, ou ainda, demolir. Incluem-se nesta definição as atividades profissionais referentes aos serviços técnicos profissionais especializados de projetos e planejamentos, estudos técnicos, pareceres, perícias, avaliações, assessorias, consultorias, auditorias, fiscalização, supervisão ou gerenciamento.

Assim, a distinção, entre serviço e obra pode ser verificada quando, para obra preponderasse o resultado dela esperado, consistindo na criação ou modificação de um bem corpóreo. E o serviço, por sua vez, quando preponderasse a atividade humana.

Nesse sentido, a lei possui algumas definições, que dentre elas estão a divisão entre os **serviços de engenharia comuns ou especiais**, e a caracterização **obras comuns ou especiais** de engenharia, e de forma excludente define os critérios para estabelecer as prerrogativas de sua definição.

Os serviços comuns de engenharia, como o nome diz, são aqueles corriqueiros, padronizáveis e via de regra os de manutenção, de adequação e de adaptação de bens móveis e imóveis, com preservação das características originais dos bens.

Assim, podemos auferir que essa ideia de preservação das características e a padronização, são elementos fundamentais para o enquadramento, facilitando inclusive o encaixe empírico da atividade na definição de serviço comum.

Nesta toada, serviços especiais são aqueles não convencionais, que envolvem complexidade excepcional, várias especialidades ou um especialista específico para a execução do serviço contratado, ou ainda que diante das circunstâncias específicas do serviço demandem estudos pormenorizados como logística diferenciada, clima, hidrologia, acesso, dentre outras inúmeras possíveis ocorrências que caracterizem a especialidade do caso concreto.

Afim de corroborar com tal conceito, a Resolução nº 1.116 de 2019 define **obras** como a atividade que em função da complexidade e da multiprofissionalidade dos conhecimentos técnicos necessários para o seu desenvolvimento, com qualidade e segurança, demandam uma interação com a concepção físico-financeira, que determinará a otimização de custos e prazos exigindo para sua realização profissionais legalmente habilitados e com as devidas atribuições, classificando as obras que exigem habilitação legal para sua elaboração ou execução, com a emissão da Anotação de Responsabilidade Técnica – ART, como serviços técnicos especializados.

A Advocacia Geral da União – AGU em seu Manual de Obras e serviços de engenharia: fundamentos da licitação contratação - 2014, apresenta a seguinte diretriz:

- a) Quando o objeto da contratação causar alteração significativa, autônoma e independente, estar-se-á diante de obra de engenharia, vedada a adoção do pregão;
- b) Quando não houver alteração significativa, autônoma e independente, estar-se-á diante de serviço de engenharia, cabível a adoção do pregão.

Diante da celeuma em identificar e diferenciar serviços comuns ou especiais e obras de engenharia, O Instituto Brasileiro de Auditoria de Obras Públicas – IBRAOP, emitiu a orientação técnica OT-IBR 001/2021 - Entendimento sobre serviços de engenharia comuns ou especiais e obras de engenharia, previstos na Lei nº 14.133/2021.

A Nota Técnica IBR 001/2021 faz a definição de alguns termos da Lei 14.133/2021 com o objetivo de auxiliar o aplicador no desafio de definir e classificar as obras comuns e obras especiais de engenharia. Assim definindo:



*“Os serviços comuns de engenharia são, portanto, aquelas obras (i) corriqueiras, (ii) de baixa complexidade técnica, (iii) e de menor risco de engenharia, (iv) quase sempre de pequeno e médio portes, para as quais (v) não exista qualquer dificuldade para se estabelecer as especificações técnicas, os memoriais descritivos dos serviços e os respectivos padrões de qualidade desejados pela Administração. São aquelas cujos materiais, equipamentos e métodos construtivos sejam (vi) usuais e para as quais (vii) exista grande número de fornecedores e de executoras (empresas e profissionais) no mercado local ou regional (que é aquele mercado que costuma suprir a demanda no caso de obras de pequeno e médio portes).”*

*“Os serviços especiais de engenharia são notadamente as (i) de elevada complexidade, (ii) grande vulto (materialidade do valor estimado), (iii) que podem empregar tecnologias de domínio restrito no mercado, (iv) com poucas empresas aptas a executar o objeto.”*

*“... é possível concluir o entendimento de que **obra comum de engenharia** é aquela na qual (i) a mão de obra, equipamentos e os materiais utilizados são padronizáveis e (ii) amplamente disponíveis no mercado, (iii) métodos construtivos têm responsabilidade técnica assumida por arquiteto, engenheiro ou técnico com registro no conselho profissional (que atenda aos requisitos previsto no edital), bem como (iv) os objetos contratados são de conhecimento geral e possuem muitas características técnicas de fácil descrição e compreensão, inclusive por parte do executor da obra, o operário da construção civil.”*

Como se verifica, o objeto da presente contratação refere-se à execução de serviços comuns de manutenção preventiva e corretiva, cujas especificações são usuais e padronizáveis no mercado, não exigindo elevado grau de complexidade técnica. Dessa forma, caracteriza-se como Obra e serviço comum de engenharia, permitindo a utilização da modalidade Concorrência, na sua forma eletrônica, uma vez que o art.17, §2º da Lei n.14.133 de 2021 dispõe que as licitações serão realizadas preferencialmente sob a forma eletrônica.

#### DO CRITÉRIO DE JULGAMENTO “MENOR PREÇO”

Nos termos do art. 6º, inciso XXXVIII, da Lei nº 14.133/21, a concorrência enquanto modalidade de Concorrência Eletrônica para contratação de bens e serviços especiais e de obras e serviços comuns e especiais de engenharia, poderá ter como critério de julgamento os seguintes:

- a) menor preço;
- b) melhor técnica ou conteúdo artístico;
- c) técnica e preço;
- d) maior retorno econômico;
- e) maior desconto.

Considerando todo o ciclo de vida do contrato e visando selecionar a proposta que gere o resultado mais vantajoso para a Administração Pública, o critério de julgamento adotado será o de menor preço.

A escolha do tipo “Menor Preço” se justifica por ser a alternativa mais vantajosa à Administração Pública, aumentando a competição entre os participantes do certame e garantindo que a proposta vencedora seja realmente a mais econômica dentro das especificações do edital, promovendo eficiência e economia aos cofres públicos.

#### 7.4.3. Do Regime “EMPREITADA POR PREÇO UNITÁRIO”

A escolha pelo regime de execução por empreitada por preço unitário é orientada pelo Acórdão 1.977/2013 – TCU e se justifica por se tratar de uma obra de “Restauração”, 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, cujo o valor total do contrato é o resultante da multiplicação do preço unitário pela quantidade e tipos de unidades contratadas. Dessa forma, esta escolha se torna necessária para melhor mensuração dos valores em possíveis alterações de projeto, evitando ônus ao erário público.



No que se refere ao critério de seleção de licitante, será adotado o regime de empreitada por preço unitário, conforme previsto no art. 46, inciso I, da Lei 14.133/21 e seguindo a orientação consubstanciada no Acórdão 1.977/2013 no qual a Corte de Contas entendeu:

*Segundo a Lei de Licitações e Contratos, a empreitada por preço unitário consiste na contratação da execução da obra ou do serviço por preço certo de unidades determinadas. É utilizada sempre que os quantitativos a serem executados não puderem ser definidos com grande precisão[...]*

*A remuneração da CONTRATADA, nesse regime, é feita em função das unidades de serviço efetivamente executadas, com os preços previamente definidos na planilha orçamentária da obra. Assim, o acompanhamento do empreendimento torna-se mais difícil e detalhado, já que se faz necessária a fiscalização sistemática dos serviços executados. Nesse caso, o contratado se obriga a executar cada unidade de serviço previamente definida por um determinado preço acordado. O construtor contrata apenas o preço unitário de cada serviço, recebendo pelas quantidades efetivamente executadas[...]*

*A precisão da medição dos quantitativos é muito mais crítica no regime de empreitada por preço unitário do que em contratos a preços globais, visto que as quantidades medidas no campo devem ser exatas, pois corresponderão, de fato, às quantidades a serem pagas. Portanto, as equipes de medição do proprietário devem ser mais cuidadosas e precisas em seus trabalhos, porque as quantidades medidas definirão o valor real do projeto.*

Trata-se de contrato de empreitada, no qual a CONTRATADA se obriga a realizar a obra descrita no Projeto Básico e Projeto Executivo e seus anexos, pessoalmente ou por intermédio de terceiros, mediante remuneração. O gerenciamento dos trabalhos cabe ao próprio empreiteiro, sem vínculo de subordinação com a CONTRATANTE.

Nos instrumentos que compõe esta contratação constaram, a previsão de obrigação de resultado, no qual a CONTRATADA se comprometerá a entregar a obra nos moldes estabelecidos pela CONTRATANTE, devendo fornecer os materiais, equipamentos e demais itens que se fizerem necessários a execução, assim como assumir a responsabilidade pelos riscos até o momento da entrega da obra.

O contrato será executado mediante a realização dos projetos previstos no projeto executivo anexo ao edital, no qual a CONTRATADA deverá dispor de materiais e mão de obra suficiente a perfeita realização do empreendimento, devendo a vencedora observar as regras e obrigações contratuais dispostas no Termo de Referência e demais artefatos da contratação.

Cabe ressaltar que, apesar da prestação contínua dos serviços até o adimplemento do contrato, não haverá previsão de dedicação de mão de obra exclusiva, devendo a CONTRATADA decidir e dispor do quantitativo que julgar suficiente a execução do cronograma previsto para a contratação.

#### 7.4.4. PARCELAMENTO DO OBJETO

A contratação para a execução da obra deverá ser licitada como objeto não divisível, sem parcelamento do objeto com execução da obra por uma única empresa considerando a completitude do projeto e a sua média complexidade. A indivisibilidade do objeto ainda se justifica pelo fato de que os elementos técnicos e econômicos do caso concreto condizem com o seu não parcelamento, cuja fragmentação do objeto poderá comprometer a realização da obra, onde a centralização da responsabilidade em uma única contratada é considerada eficiente e com resultados satisfatórios a vista do acompanhamento de problemas e soluções, bem como por facilitar a verificação das suas causas e atribuição de responsabilidade, de modo a aumentar o controle sobre a execução do objeto licitado.

#### 7.4.5. DA PARTICIPAÇÃO DE ME E EPP

Exclusividade/Benefício ME – Microempresa/EPP – Empresa de Pequeno Porte (Art. 48, Lei complementar 123/2006) Não aplicável. A participação exclusiva ou em cotas reservadas de Microempresas ou Empresas de Pequeno Porte não se enquadra ao objeto deste projeto, considerando seu valor, e por não se tratar da aquisição de serviços divisíveis. Tal ação poderia

Assinado digitalmente em 05/11/2025 às 16:01:28 por FERNANDO ALVES DE SOUZA em https://sigadoc.mt.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=31901279-9998



SINFRA-PRO-2025/16223





O parcelamento da solução não é recomendável, do ponto de vista da eficiência técnica, considerando que o gerenciamento da obra permanecerá sobre a gestão de um único contratado, resultando num maior nível de controle da execução dos serviços por parte da administração, concentrando a responsabilidade da obra e a garantia dos resultados numa única pessoa jurídica.

Para execução de obras de restauração não há viabilidade técnica na divisão dos serviços, que em sua grande maioria são interdependentes, visto que o atraso em uma etapa construtiva implica em atraso nas demais etapas, ocasionando aumento do custo e comprometimento dos marcos intermediários e da entrega da obra.

Entende-se também que não há viabilidade econômica, uma vez que a tendência é que o custo seja reduzido para obras maiores em função da diluição dos custos administrativos e lucro. A divisão gera perda de escala, não amplia a competitividade e não melhora o aproveitamento do mercado, pois os serviços são executados por empresas de mesmo ramo de atividade, além de indicar o fracionamento do objeto.

Então, pelas razões expostas, recomendamos que a contratação não seja parcelada, por não ser vantajoso para a administração ou por representar possível prejuízo ao conjunto do objeto a ser contratado.

### 13. DEMONSTRATIVO DOS RESULTADOS PRETENDIDOS

**Fundamentação:** Demonstrativo dos resultados pretendidos em termos de economicidade e de melhor aproveitamento dos recursos humanos, materiais e financeiros disponíveis; (inciso IX do § 1º do art. 18 da Lei 14.133/21).

O crescimento populacional e econômico regional aumentou significativamente em uma demanda maior de tráfego e circulação de pessoas. Diante disso, certos do entendimento proveniente dos impactos provocados diretamente pelo aumento exponencial cota de veículos automotores em Cuiabá-MT, a administração buscou solucionar essas questões que permeiam a sociedade, implantando respostas para controle e mitigação desses danos.

Nesse sentido, conforme demonstrado anteriormente neste Estudo Técnico Preliminar, a execução da obra de restauração do pavimento trará consigo uma série de benefícios como conforto de tráfego, diminuição de acidentes e também trará mudanças nos aspectos estéticos das vias.

Além do exposto, ainda podemos citar:

- Melhoria estrutural;
- Superfície renovada;
- Aumento da vida útil do pavimento;
- Segurança viária;
- Eficiência de tráfego;
- Redução de Custos a Longo Prazo;
- Satisfação do Usuário.

Em resumo, os benefícios técnicos da restauração de pavimento estão relacionados à correção precisa de defeitos estruturais, à incorporação de tecnologias avançadas, à adaptação a normas atuais e à melhoria da capacidade e resistência da infraestrutura viária. Essa abordagem técnica visa otimizar a funcionalidade e a durabilidade das rodovias, promovendo uma gestão eficiente dos recursos disponíveis.

Nesse passo, não obstante mencionar que a execução da obra irá assegurar que as intervenções proporcionem melhoria na estética, incentivando o aumento e crescimento dos comerciantes locais, resultando em uma proposta mais atrativa e agradável do que a existente, melhorando a infraestrutura da região.



HAVE: 688070507b4124b1fe62ec230c99b1d652164705660bd6a11ab24e16798. Documento assinado digitalmente por FERNANDO ALVES DE SOUZA em 05/11/2025. Juntado em 05/11/2025 15:40:12 por HELIA ORMOND.



SINFRA-PRO-2025/16223





O mapa de risco da contratação será retratado no tópico abaixo, por meio do documento elaborado para a identificação dos principais riscos que permeiam o procedimento de Concorrência Eletrônica, contendo as ações de controle, prevenção e mitigação de impactos, materializando-se no mapa de risco da contratação.

**17.1. Fase – Planejamento**

**Tabela 1 - Mapa de Riscos – Planejamento**

RISCO	DESCRIÇÃO DO IMPACTO	AÇÃO PREVENTIVA RESPONSÁVEL	AÇÃO DE CONTIGÊNCIA RESPONSÁVEL
1-Incorreta identificação da demanda	Instrução processual inadequada	Verificar corretamente a demanda. Informar-se corremante junto ao setor responsável pela demanda, solicitando ratificação ou retificação dos objetos.	Quando detectado o erro quanto real necessidade da demanda, para o processo no estágio em que se encontrar e proceder com retificação dos artefatos técnicos.
2- Falta de designação ou designação incorreta de responsáveis	Falta de análise dos instrumentos processuais. Falta de verificação da necessidade a ser atendida. Falta de dimensionamento correto do objeto a ser licitado.	Identificar corretamente os problemas a serem resolvidos.	Análise prévia do objeto a ser licitado direcionando para as equipes corretas.
3- Estudos preliminares incorretos.	Instrução processual inadequada. Falha no atendimento das necessidades da área demandante.	Identificar corretamente os setores responsáveis. Solicitar indicação 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.	Análise prévia do objeto a ser licitado direcionando para as equipes responsáveis acompanharem instrução processual.
4- Estimativa inadequada de quantitativo do objeto a ser licitado.	Falha no atendimento das necessidades da área demandante do serviço.	Adequado levantamento das reais necessidades da área demandante do serviço.	Análise de possibilidade de aditivo contratual, levando em consideração a porcentagem estabelecida para acréscimos ou supressões do objeto em questão.
	Impossibilidade de aditivo contratual (acréscimo ou supressão).	Envolver setores responsáveis na instrução inicial do processo, solicitando ratificação ou retificação dos objetos.	
5- Fracasso da licitação	Atrasos da execução do objeto com aumento da demanda de tráfego não atendido. Comprometimento do desenvolvimento e segurança da região.	Realizar o adequado levantamento das necessidades de execução com preços compatíveis e atualizados ao valor de mercado.	Formar grupo de trabalho com conhecimento técnico e com experiência, com conhecimento das condições necessárias em editais
		Envolver setores responsáveis na instrução inicial do processo, solicitando ratificação ou retificação dos objetos.	
6- Impugnação do edital	Atraso na contratação da empresa e consequente dificuldades para o setor demandante	Elaborar o edital corretamente. Atentar as normas e legislações vigentes ao elaborar o editar. Compatibilizar informações com o Termo de Referência.	Treinamento da equipe de apoio

**17.2. Fase – Gestão contratual e execução do objeto contratado**

**Tabela 2 - Mapa de Riscos - Execução do Contrato**

RISCO	DESCRIÇÃO DO IMPACTO	AÇÃO PREVENTIVA RESPONSÁVEL	AÇÃO DE CONTIGÊNCIA RESPONSÁVEL
1- Execução do objeto contratual em desacordo com o Contrato	Falha no atendimento das necessidades da obra. Solução diversa da proposta nos instrumentos convocatórios.	Fiscalização mensal a ser realizada pela CONTRATANTE.	Durante a vigência do contrato, instauração de procedimento de inadimplência contratual, com vistas à aplicação de penalidades contratuais.
		Determinação clara do objeto contratual. Capacitar a equipe de fiscalização do contrato para identificar fraudes com maior facilidade.	
2- Atrasos na execução do contrato ou baixa produtividade	Aumento do custo e demora na entrega da obra.	Fiscalização mensal, trimestral ou semestral a ser realizada pela CONTRATANTE.	Durante a vigência do contrato, instauração de procedimento de inadimplência contratual, com vistas a aplicação das





A execução das obras será realizada conforme condições e especificações previstas neste Estudo Técnico Preliminar (ETP) por meio de concorrência, garantindo a manutenção, reparação e recuperação do pavimento na malha viária metropolitana de forma eficiente e estratégica.

ANEXO I  
RELATÓRIO FOTOGRÁFICO

**Obra:** obras de restauração, manutenção corretiva e conservação preventiva em trechos viários, na cidade de Cuiabá e Várzea Grande com 28,78 km a serem executados.



Documento assinado digitalmente, válido em <https://aquilicoes.seplag.mt.gov.br/fowbee-pub/#/validar/F3B6-RWWZ-WY3O-2HKV>. Assinado por: ISAAC NASCIMENTO FILHO em 05/11/2025 15:40:12 por HELIA ORMOND.



SINFRACAP202599037A





<p><b>Vista 3</b> - Av. Emanuel Pinheiro/ MT-251 (Entre a MT – 010 e a Fundação Bradesco)</p>	<p><b>Vista 04</b> - Av. Emanuel Pinheiro/ MT-251 (Entre a MT – 010 e a Fundação Bradesco)</p>
<p>19 de set. de 2025 08:48:50 1230 Avenida República do Líbano Despraçado Cuiabá Mato Grosso</p>	<p>19 de set. de 2025 08:49:08 1230 Avenida República do Líbano Despraçado Cuiabá Mato Grosso</p>
<p><b>Vista 5</b> - Av. República do Líbano</p>	<p><b>Vista 6</b> - Av. República do Líbano</p>

<p>19 de set. de 2025 08:40:41 210 Avenida Doutor Hélio Ribeiro Centro Político Administrativo Cuiabá Mato Grosso</p>	<p>19 de set. de 2025 08:39:47 5457 Avenida Doutor Hélio Ribeiro Eldorado Cuiabá Mato Grosso</p>
<p><b>Vista 7</b> - Av. Hélio Ribeiro (entre a MT-010 e a Avenida Rubens de Mendonça)</p>	<p><b>Vista 8</b> - Av. Hélio Ribeiro (entre a MT-010 e a Avenida Rubens de Mendonça)</p>
<p>19 de set. de 2025 09:16:50 395 Estrada Dr Meirelles Tijucas</p>	<p>19 de set. de 2025 09:16:32 340 Avenida Doutor Meirelles Tijucas</p>
<p><b>Vista 7</b> - Av. Hélio Ribeiro (entre a MT-010 e a Avenida Rubens de Mendonça)</p>	<p><b>Vista 8</b> - Av. Hélio Ribeiro (entre a MT-010 e a Avenida Rubens de Mendonça)</p>

FERNANDO ALVES DE SOUZA em 05/11/2025, sumariado em 05/11/2025 15:40:12 por HELIA ORMOND.



<p><b>Vista 9</b> - Av. Dr. Meirelles (entre o Atacadão – Tijucal e a Avenida das Torres)</p>	<p><b>Vista 10</b> - Av. Dr. Meirelles (entre o Atacadão – Tijucal e a Avenida das Torres)</p>
 <p>19 de set. de 2025 09:00:20        1428 Avenida Governador Dante Martins de Oliveira        Jardim Leblon        Cuiabá        Mato Grosso</p>	 <p>19 de set. de 2025 09:00:37        1428 Avenida Governador Dante Martins de Oliveira        Jardim Leblon        Cuiabá        Mato Grosso</p>
<p><b>Vista 11</b> - Av. Governador Dante de Oliveira (entre a Avenida Miguel Sutil e a Avenida das Torres)</p>	<p><b>Vista 12</b> - Av. Governador Dante de Oliveira (entre a Avenida Miguel Sutil e a Avenida das Torres)</p>

 <p>19 de set. de 2025 09:37:14        5 Alameda Júlio Müller        Cristo Rei        Várzea Grande        Mato Grosso</p>	 <p>19 de set. de 2025 09:37:14        5 Alameda Júlio Müller        Cristo Rei        Várzea Grande        Mato Grosso</p>
<p><b>Vista 13</b> - Alameda Júlio Muller (entre a Avenida Dr. Paraná e o acesso à Ponte do Atalaia – somente trecho pavimentado)</p>	<p><b>Vista 14</b> - Alameda Júlio Muller (entre a Avenida Dr. Paraná e o acesso à Ponte do Atalaia – somente trecho pavimentado)</p>

Documento assinado digitalmente, válido em https://aquilicoes.seplag.tl.gov.br/ - FERNANDO ALVES DE SOUZA em 05/11/2025. Juntado em 05/11/2025 15:40:12 por HELIA ORMOND.



SINFRACAP202599037A

Cuiabá, 24 de setembro de 2025

**Fernando Alves de Souza**

ADS – Engenheiro civil

AOESP/SUOESP/SINFRA

**TERMO DE APROVAÇÃO E AUTORIZAÇÃO.**

Analisamos e aprovamos o ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR – ETP 006/2025/SAGPM/SINFRA.

**1. DA AUTORIZAÇÃO:**

A vista do que consta nos autos e considerando e que o Estudo Técnico Preliminar foi elaborado em obediência às normas pertinentes, estou de acordo com as informações prestadas no documento, razão pela qual aprovo e autorizo a continuidade do procedimento.

Cuiabá, 24 de setembro de 2025



HASH: 68e7605027b4f24bffe62ec230c011c8521647056660bdf6a11cb2de16611 Documento assinado digitalmente, válido em https://aquistacoes.seplag.mt.gov.br/fowbee-pub/#/validar/F3B6-RWWZ-WY3O-2HKV. Assinado por: ISAAC MASCIMENTO FILHO em 05/11/2025  
FERNANDO ALVES DE SOUZA em 05/11/2025. Juntado em 05/11/2025 15:40:12 por HELIA ORMOND.



SINFRACAP202599037A



**Isaac Nascimento Filho**  
Secretário Adjunto de Gestão e Planejamento Metropolitano  
SAGPM/SINFRA-MT

HASH: 68e76050277b4f24bffe62ec230c99b1d8521647056660bd6a11ab2de16798. Documento assinado digitalmente, valide em <https://aquistacoes.seplag.mt.gov.br/fowbee-pub/#/validar/F3B6-RWWZ-WY3O-2HKV>. Assinado por: ISAAC NASCIMENTO FILHO em 05/11/2025  
, FERNANDO ALVES DE SOUZA em 05/11/2025. Junhado em 05/11/2025 15:40:12 por HELIA ORMOND.



SINFRACAP202599037A

