

GOVERNO DO ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL

EDITAL DA CONCORRÊNCIA Nº 01/2025

CONCESSÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DE RECUPERAÇÃO, OPERAÇÃO, MANUTENÇÃO, CONSERVAÇÃO, IMPLANTAÇÃO DE MELHORIAS E AMPLIAÇÃO DE CAPACIDADE DO SISTEMA RODOVIÁRIO, COMPOSTO PELOS TRECHOS DAS RODOVIAS ESTADUAIS MS-040, MS-338 E MS-395 E TRECHOS DAS RODOVIAS FEDERAIS BR-262 E BR-267.

MODELAGEM TÉCNICA

Produto 2 - Tomo III - Programa de Recuperação

JANEIRO/2025

Grupo de CONSULTORES RODOVIÁRIOS

SUMÁRIO

1.	Programa de recuperação da rodovia.....	5
1.1.	Descrição dos serviços	5
1.2.	Recuperação do pavimento.	5
1.2.1.	Abrangência dos trabalhos.	5
1.2.2.	Parâmetros de desempenho.....	6
1.2.3.	Serviços Considerados	7
1.2.4.	Estudo do pavimento.	9
1.2.5.	Cronograma de Intervenções	9
1.3.	Recuperação da sinalização, dispositivos de proteção, segurança e iluminação.....	10
1.3.1.	Abrangência dos trabalhos.	10
1.3.2.	Parâmetros de desempenho.....	12
1.4.	Recuperação de obras de artes especiais.	13
1.4.1.	Abrangência dos trabalhos.	13
1.4.2.	Parâmetros de desempenho.....	13
1.5.	Recuperação no sistema de drenagem e nas obras de artes correntes.....	13
1.5.1.	Abrangência dos trabalhos.	13
1.5.2.	Parâmetros de desempenho.....	15
1.6.	Recuperação da faixa de domínio.	15
1.6.1.	Abrangência dos trabalhos.	15
1.6.2.	Parâmetros de desempenho.....	16
1.7.	Execução das obras de recuperação ambiental, contenções e terraplenos. 16	
1.7.1.	Abrangência dos trabalhos.	16
1.7.2.	Parâmetros de desempenho.....	17
1.8.	Indicação de prováveis fontes de insumos.....	17

Índice de Tabelas

Tabela 1-1 - Parâmetros de desempenho – Fase de Recuperação.....	6
Tabela 1-2 - Serviços Considerados na Fase de Recuperação.....	8
Tabela 1-3 - Fornecedores - Material Pétreo.....	18
Tabela 1-4 - Fornecedores - Material Arenoso.....	19
Tabela 1-5 - Distância média de Transporte – Demolição, Material de Jazida e Usinagem.....	19

1. Programa de recuperação da rodovia

1.1. Descrição dos serviços

Os elementos do sistema rodoviário, que serão objeto de realização de obras e serviços na fase de Recuperação, são os seguintes:

- Recuperação do Pavimento;
- Recuperação da sinalização, elementos de proteção, segurança e iluminação;
- Recuperação das obras-de-arte especiais;
- Recuperação do sistema de drenagem e obras-de-arte correntes;
- Recuperação da faixa de domínio e canteiro central;
- Execução de obras de recuperação ambiental, contenções e terraplenos.

1.2. Recuperação do pavimento.

O Programa de Recuperação do Pavimento trata das obras e serviços a serem realizados nas pistas, acostamentos, terceiras faixas, interseções e retornos durante os 4 anos posteriores aos Trabalhos Iniciais da Concessão, ou seja do ano 02 ao ano 05.

Nesta fase o objetivo principal é eliminar os problemas emergenciais que impliquem em riscos pessoais e materiais iminentes e não emergenciais, mas que recuperem as rodovias, provendo-as dos requisitos mínimos de segurança e conforto aos usuários.

Desta forma na fase de Recuperação deverão ser executados os serviços no pavimento existente do sistema rodoviário para o reestabelecimento dos níveis de serventia mínimos definidos nos parâmetros de desempenho do PER.

1.2.1. Abrangência dos trabalhos.

A fase de Recuperação do pavimento existente, conforme acima exposto, deverá se desenvolver em todas as áreas pavimentadas da Rodovia, tais como: pista, acostamento, interseções, acessos, trevos, balanças, SAU, CCO, e demais pavimentos existentes no trecho concedido.

Nesta fase, a Concessionária deverá elaborar os estudos detalhados e respectivos projetos executivos que deverão ser encaminhados para a análise do Contratante no prazo máximo de 06 (seis) meses após a transferência do controle.

Nesse programa, os prazos para a execução de intervenções de Recuperação do pavimento existente na rodovia, durante todo o período de Concessão, deverão ser estabelecidos de modo a atender aos parâmetros de desempenho.

Ressalta-se que, na conclusão de cada uma das obras de Recuperação, o pavimento (inclusive acostamentos e faixas de segurança) deverá apresentar condição defletométrica que foi estabelecida como admissível no projeto aprovado e condição

de irregularidade que garanta que durante essa vida útil o valor de Irregularidade (IRI) fique abaixo de 2,7 m/km.

Com relação aos serviços e obras a serem executados na fase de Restauração, eles terão por objetivo de recuperar os pavimentos existentes até o 60º mês, ou seja, ao final do 5º ano da Concessão, por meio do atendimento dos parâmetros de desempenho especificados para esta fase e apresentados a seguir.

Desta forma, as obras e os serviços a serem executados nos pavimentos existentes deverão compreender serviços como:

- Reparos localizados necessários à recuperação estrutural do pavimento flexível, previamente à execução das obras de reforço do pavimento, em complementação ao tratamento iniciado nos Trabalhos Iniciais;
- Reforço estrutural do pavimento flexível existente, de maneira a se ter uma vida de serviço remanescente de, pelo ao menos, 05 (cinco) anos, com eventual reconstrução de segmentos cujo nível de deterioração, condições estruturais, ou ambos, não comportem o reforço do pavimento existente,
- Recuperação e recomposição dos acostamentos existentes;
- Eliminação de degrau entre as pistas de rolamento e os acostamentos existentes;
- Recuperação de pavimento rígido, caso exista, compreendendo substituição parcial ou total de placas danificadas, de acordo os limites estabelecidos nos Parâmetros de Desempenho;
- Definição dos tipos de revestimento a aplicar nas pistas de tal forma que as condições de aderência dos pneu-pavimento sejam as melhores possíveis, de modo a não comprometer a segurança do usuário.

1.2.2. Parâmetros de desempenho.

Ao longo da fase de Recuperação, o pavimento flexível da rodovia deverá ser gradualmente recuperado a partir do 13º mês até o 60º mês, atendendo aos seguintes critérios:

Tabela 1-1 - Parâmetros de desempenho – Fase de Recuperação.

Item	Parâmetros de Desempenho	Aplicabilidade em Pavimentos		Pista	Recuperação		
		Rígido	Flexível		2º ano	3º ano	5º ano
1	Flechas na Trilha de Roda		X	Principal			7 mm
				Marginal			12 mm
2	Percentual de trincas FC-2+FC-3 avaliados em segmentos de 1 km		X	Principal e Marginal			15% da área do segmento de 1 km

Grupo de CONSULTORES RODOVIÁRIOS

Item	Parâmetros de Desempenho	Aplicabilidade em Pavimentos		Pista	Recuperação		
		Rígido	Flexível		2º ano	3º ano	5º ano
3	Desnível entre a faixa de tráfego e os acostamentos (interno e externo) - tolerância máxima	X	X	Principal e Marginal	5 cm*		
4	Ausência de desnível entre faixas de tráfego paralelas	X	X	Faixas de tráfego paralelas			
5	Irregularidade Longitudinal Máxima - IRI	X	X	Principal		2,7 m/km em 60% da Rodovia e 3,5 m/km em 40% da Rodovia	2,7 m/km
				Marginal		3 m/km em 60% da Rodovia e 3,5 m/km em 40% da Rodovia	3 m/km
6	ICP - Ausência de amostras inferiores a:	X		Principal e Marginal		70 em 60% das amostras e 55 em 40% das amostras	70 em 100% das amostras
7	Deflexão Média inferior à Deflexão Admissível (Dadm)**		X	Principal e Marginal			X
8	IFI (International Friction Index)	X	X	Principal e Marginal			>0,2

* Para as obras novas indica-se a ausência de desnível entre pista e acostamento, com tolerância máxima de 1,2 cm nas leituras individuais

** Para marginais e pistas principal, os valores de deflexão média do pavimento deverão respeitar os limites de deflexão admissível conforme DNER-PRO 011/79 para um horizonte de 5 anos

1.2.3. Serviços Considerados

A fim de atender os parâmetros de desempenho para esta fase, foram analisadas conjuntamente as deficiências estruturais e funcionais e a respectiva vida útil tanto das áreas recuperadas nos trabalhos iniciais quanto das remanescentes. As ações de recuperação do pavimento existente deverão ser programadas para que os parâmetros de desempenho sejam atendidos.

A recuperação estrutural será considerada nos segmentos homogêneos onde o pavimento existente não estiver atendendo às condições estabelecidas nos

Grupo de CONSULTORES RODOVIÁRIOS

parâmetros de desempenho relacionados à condição estrutural para a Fase de Recuperação.

A recuperação funcional consistiu em intervenções definidas a partir do programa HDM-4 com a finalidade de enquadrar o pavimento existente dentro dos parâmetros de desempenho considerados para a Fase de Recuperação.

Foram considerados os serviços apresentados na Tabela 1-2 para a recuperação do pavimento da referida malha.

Tabela 1-2 - Serviços Considerados na Fase de Recuperação.

CÓDIGO	DISCRIMINAÇÃO SERVIÇOS DE RECUPERAÇÃO
F3R3	(3,0cm) Fresagem + (3,0cm) CBUQ com polímeros
F3R6	(3,0cm) Fresagem + (6,0cm) CBUQ com polímeros
F4R4	(4,0cm) Fresagem + (4,0cm) CBUQ com polímeros
F4R5	(4,0cm) Fresagem + (5,0cm) CBUQ com polímeros
F4R6	(4,0cm) Fresagem + (6,0cm) CBUQ com polímeros
REC = RECICLAGEM	(20,0cm) Base Reciclada com cimento 4% + (5cm) Binder + (5cm) CBUQ com polímeros
R3	Reforço em CBUQ com polímeros na espessura de 3,0cm
R4	Reforço em CBUQ com polímeros na espessura de 4,0cm
R5	Reforço em CBUQ com polímeros na espessura de 5,0cm
R6	Reforço em CBUQ com polímeros na espessura de 6,0cm
R8	Reforço em CBUQ com polímeros na espessura de 8,0cm
R3-AC	Reforço em Binder ou PMQ na espessura de 3,0cm em acostamento
R3,5-AC	Reforço em Binder ou PMQ na espessura de 3,5cm em acostamento
R4,5-AC	Reforço em Binder ou PMQ na espessura de 4,5cm em acostamento
R5-AC	Reforço em Binder ou PMQ na espessura de 5,0cm em acostamento
R5,5-AC	Reforço em Binder ou PMQ na espessura de 5,5cm em acostamento
R6,5-AC	Reforço em Binder ou PMQ na espessura de 6,5cm em acostamento
MICRO	(16mm) Microrrevestimento a frio com polímeros
TSD	(2,5cm) Tratamento Superficial Duplo
Selagem de Trincas (ano 1)	Selagem de Trincas
Reparos Localizados (RL)	(3cm) CBUQ
Reparos Profundos	(30,0cm) Macadame seco + (15,0cm) + Brita Graduada Simples (10cm) CBUQ

Onde:

- Fresagem e recomposição: executado quando do aparecimento de áreas com trincamento interligado (FC2 e FC3), painelas,

remendos ou qualquer situação diversa que venha a interferir diretamente na segurança e conforto dos usuários;

- Reforço estrutural: executado onde o pavimento não estiver atendendo às condições determinadas em projeto. A avaliação será feita pelo ensaio do FWD (*Falling Weight Deflectometer*), que mede a deflexão do pavimento. O serviço consistirá em aplicar uma espessura complementar em CBUQ;
- MICRO: Microrrevestimento asfáltico

Complementarmente poderão ainda ser executados os seguintes serviços:

- Reperfilagem: camadas asfálticas de nivelamento quando da ocorrência de depressões, ondulações ou aparecimento de trilhas de roda que não comprometam estruturalmente o pavimento existente;
- Reparo localizado em TSD: executado somente nos acostamentos.

1.2.4. Estudo do pavimento.

Para a definição das soluções de recuperação do pavimento existente nesta fase de Recuperação, foi desenvolvida uma análise detalhada do pavimento existente, coordenada e integrada, para que as soluções das fases de Trabalhos Iniciais, Recuperação e Manutenção Periódica estivessem inter-relacionadas e desta forma mais eficientes.

Para tal, foi utilizado o programa computacional HDM-4, que integra as soluções de todas as fases, procurando as melhores soluções de restauração para atendimento dos parâmetros exigidos no PER.

Portanto, para a elaboração das soluções para a fase de Recuperação devem ser avaliadas as deficiências funcionais e estruturais que foram corrigidas nos Trabalhos Iniciais e aquelas ainda remanescentes, juntamente com a vida útil das soluções executadas nos Trabalhos Iniciais e a vida útil do pavimento existente remanescente com a projeção futura destas soluções, em termos de vida útil, a fim de proporcionar intervenções mais eficientes e econômicas na fase de Manutenção Periódica.

Antes do início de qualquer atividade prevista no Programa de Recuperação, deverá ser implantado um sistema de sinalização de obras, obedecendo rigorosamente ao que dita o Manual de Sinalização de Obras e Emergências em Rodovias (última Edição) e demais Normas do DNIT ou Poder Concedente.

1.2.5. Cronograma de Intervenções

Os serviços referentes à fase de Recuperação, que compreendem o período entre o início do 2º ano da Concessão até o final do 5º ano, estão apresentados conjuntamente com as intervenções para as fases de Trabalhos Iniciais e Manutenção.

1.3. Recuperação da sinalização, dispositivos de proteção, segurança e iluminação.

Nessa fase de Recuperação do sistema rodoviário, a Concessionária deverá implantar novos dispositivos de proteção e segurança nos locais projetados, inclusive nas obras de arte especiais, com base nos estudos que serão realizados durante a fase de Trabalhos Iniciais.

Será implantada, também, a sinalização definitiva do sistema, de acordo com o projeto executivo a ser elaborado durante a fase de Trabalhos Iniciais.

1.3.1. Abrangência dos trabalhos.

O escopo do Programa de Recuperação da sinalização e dos dispositivos de proteção e segurança compreenderá a realização das seguintes atividades:

- Implantação da sinalização vertical complementar educativa e de indicação, e complementação da implantação de defensas, barreiras de segurança e atenuadores de impacto necessários ao longo de todo o sistema rodoviário, inclusive com a substituição e adequação às normas mais atualizadas de dispositivos preexistentes;
- Execução de nova sinalização horizontal adequada aos recapeamentos que ocorrerão no pavimento;
- As especificações técnicas para a sinalização horizontal deverão obedecer às normas vigentes do DNIT e CONTRAN, considerando-se o sistema como sendo de Classe I-B, nos trechos em pista simples (faixas com 10 cm de largura), e I-A, nos trechos em pista dupla (faixas com 15 cm de largura), seguindo as proporções descritas no “Manual de Sinalização Rodoviária” do DNIT, exceto para a sinalização provisória, DNIT (Manual de Sinalizações Horizontal e Vertical - IPR-743) e CONTRAN (Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito);
- Aplicação de tachas refletivas no pavimento ao longo de toda a extensão, conforme a intervenção no pavimento;
- Implantação de barreiras de segurança nos locais considerados necessários, complementando os trabalhos efetuados na fase de Trabalhos Iniciais;
- Implantação da sinalização definitiva do sistema rodoviário, respeitando-se as normas vigentes no que tange as sinalizações horizontal e vertical e à contenção viária;
- Os valores mínimos de retro refletância inicial horizontal deverá respeitar o estipulado na Norma DNIT 100/2009-ES;
- Implantação da sinalização horizontal de alto índice de refletorização nos locais de maior incidência noturna de acidentes sob chuva ou neblina. As especificações técnicas deverão obedecer às normas do DNIT, descritas no Manual de Sinalização Rodoviária;

- Em complemento à pintura de solo, deverão ser utilizados elementos retro refletivos fixados sobre o pavimento. As especificações técnicas deverão obedecer às normas vigentes;
- Nas curvas, como auxiliares às demais sinalizações de solo, deverão ser implantados balizadores com elementos retro refletivos. As especificações técnicas deverão obedecer às normas vigentes e aos manuais do DNIT;
- Placas de serviços auxiliares deverão ser implantadas a 500 m e no início do taper de desaceleração do acesso, sendo uma de pré sinalização e outra de confirmação;
- Para as placas de sinalizações vertical e aérea, no caso de placas de regulamentação e de advertência, sua implantação se dará em função das condições geométricas e topográficas do segmento rodoviário;
- Após a identificação dos locais de incidência de neblina, deverão ser implantadas sinalizações complementares às normais do sistema rodoviário, por meio de placas e sinais no pavimento, alertando os usuários sobre a distância mínima de visibilidade;
- Placas educativas deverão ser implantadas, no mínimo, a cada 5 km de rodovia;
- Placas de marco quilométrico deverão ser implantadas em todos os quilômetros, em ambas as pistas;
- Placas de identificação do sistema rodoviário deverão ser implantadas a 200 m do fim da pista de aceleração dos principais acessos de ligação viária. Deverão ser implantados, também, junto aos marcos quilométricos múltiplos de 10;
- Com relação às placas compostas de regulamentação ou advertência, sua implantação dependerá das condições geométricas e topográficas do sistema rodoviário, devendo haver uma de pré sinalização, a 500 m, e uma de confirmação;
- No caso de 3ª faixa, também deverá ser implantada uma placa indicando o seu término;
- Nos postos de pesagem e adjacências deverão ser implantadas, no mínimo, as seguintes placas de informação em geral: placas de sinalização aérea, a 1 km, e de confirmação, no início da faixa de desaceleração; placas com indicação de saídas e locais para excesso de carga, na área interna;
- Em todas as obras deverão ser implantadas, em local visível aos usuários, placas indicativas, com a breve descrição da obra, informações relativas ao responsável técnico e logomarca da AGEMS e da Concessionária;
- No caso de curva perigosa, deverá ser implantada uma placa composta de advertência, entre 200 e 500 m, antes do início da curva; uma placa de redução de velocidade e uma placa de advertência;

- Em segmentos de pista simples com faixa de ultrapassagem, deverá ser implantada uma placa composta de advertência, a 300 m antecedendo ao início da faixa; uma placa composta de regulamentação, a 100 m após o início, indicando os veículos lentos a utilizar a faixa; e outra indicando o seu final;
- A 500 m antecedendo ao cruzamento em nível, deverão ser implantadas 1 placa de pré sinalização, 1 placa de redução de velocidade e 1 placa de cruzamento adiante, apenas na via secundária;
- Deverá ser implantada, no mínimo, 1 placa em cada sentido, na divisa dos municípios;
- As placas serão implantadas sempre a uma distância mínima de 1,20 m da borda externa do acostamento e ou do refúgio (orla lateral interna da placa); 1,20 m do solo (orla inferior da placa); e 6,50 m do solo, no caso de sinalização aérea (orla inferior da placa);
- A disposição das placas deverá estar de acordo com o disposto nos Manuais do DNIT e do CONTRAN em vigor sobre sinalização. As placas de sinalizações vertical e aérea deverão estar de acordo com as Normas NBR 11.904/2015 e NBR 14.644/2013;
- Em nenhuma situação, após os serviços de recuperação do pavimento, a rodovia será liberada ao tráfego sem a sinalização horizontal adequada que garanta a segurança dos usuários, ainda que provisória ou de obras.

1.3.2. Parâmetros de desempenho.

Para a aceitação dos serviços do Programa de Recuperação da sinalização e dos dispositivos de proteção e segurança, deverão ser atendidos os parâmetros de desempenho, a seguir relacionados:

- Eliminação total de sinalização horizontal com índice de retro refletância:
 - Menor que 80 mcd/lx/m² em 40% das rodovias e 70 mcd/lx/m² em 60% das rodovias, no final do 36º mês;
 - Menor que 80 mcd/lx/m² em 100% da rodovia, no final do 60º mês.
- Eliminação de sinalizações vertical e aérea com índice de retro refletância inferior ao especificado na Norma NBR 14.644/2013, sendo o índice mínimo:
 - 70% da área total existente nas rodovias, até o final do 36º mês;
 - 100% da área total existente nas rodovias, até o final do 60º mês.
- Implantação, no sistema de sinalização vertical, de 10 m² de placas educativas e indicativas por quilômetro de rodovia:
 - Em 40% do total de placas previstas, até o final do 36º mês;
 - Em 100% do total de placas previstas, até o final do 60º mês de Concessão.

1.4. Recuperação de obras de artes especiais.

1.4.1. Abrangência dos trabalhos.

A Recuperação envolverá as ações de restituição da integridade das estruturas que contemplará, conforme a necessidade, sua reparação (readequação de gabaritos, reconstrução de barreiras rígidas e guarda-corpos, nivelamento entre aterros e lajes de transição, entre outras), sua reforma (alargamento de viadutos e pontes ou alongamento de passagens inferiores) e seu reforço caso constatada esta necessidade. Em uma mesma obra-de-arte, a intervenção relativa à sua reparação, reforma e reforço serão realizados em etapa única.

O reforço contemplará o conjunto de todas as ações de caráter estrutural, que objetivem a restituição da capacidade portante inicial da obra-de-arte, ou mesmo elevação de sua classe, caso não tenha sido dimensionada para o trem-tipo TB-45, da ABNT, mediante as ações nos diversos componentes estruturais, tais como: aumentos de seção transversal, elevação da capacidade das fundações, entre outras.

A recuperação das obras-de-arte especiais preverá a eliminação de todas as manifestações patológicas existentes que possam comprometer seu bom desempenho, sua vida útil, sua segurança ou sua resistência, em nível global ou local, em seus elementos estruturais.

Após a execução das restaurações, as obras serão verificadas estruturalmente e avaliadas periodicamente, cabendo uma nova intervenção de reforço, no caso de indícios de comprometimento estrutural.

Os serviços que serão executados nas obras de arte especiais, nessa fase, terão início imediatamente após a conclusão dos Trabalhos Iniciais, e concluídos até o final do 5º ano de Concessão, com a priorização das estruturas mais críticas.

1.4.2. Parâmetros de desempenho.

Para a aceitação dos serviços do Programa de Recuperação das obras de arte especiais, deverão ser atendidos os parâmetros de desempenho, de modo a contemplar a eliminação de depressão da OAE no encontro com a via, até o 60º mês de Concessão.

1.5. Recuperação no sistema de drenagem e nas obras de artes correntes.

1.5.1. Abrangência dos trabalhos.

Com base no cadastro dos elementos do sistema de drenagem e obras-de-arte correntes, a ser elaborado pela futura Concessionária na fase de Trabalhos Iniciais, serão realizados os serviços de recuperação e aumento da eficiência dos dispositivos de drenagem, além da recomposição ou substituição das obras de arte correntes.

Nessa fase também serão objeto de recuperação, os dispositivos de drenagem superficial, incluindo: sarjetas, canaletas, meios-fios, saídas d'água, caixas coletoras,

descidas d'água, entre outros. Os trabalhos obedecerão às especificações de serviços de drenagem do DNIT.

Os principais serviços que serão executados nessa fase estão consistem na recomposição do sistema de drenagem superficial (canaletas, valetas, descidas d'água, entre outras); a implantação de valetas, sarjetas, meios-fios, dissipadores de energia, caixas de ligação e passagem, e bocas de lobo. Para as obras de arte correntes deverão ser recuperadas as bocas de bueiros e efetuada a reconstrução de corpo de bueiros que apresentarem não conformidades, assim como poderão ser construídos novos bueiros a depender do projeto de drenagem que precede a fase de recuperação.

Os serviços que serão executados nos sistemas de drenagem e obras de arte correntes, nessa fase, terão início no 2º ano, imediatamente após a conclusão dos Trabalhos Iniciais e estendendo-se até o final do 5º ano, com a priorização dos locais mais críticos.

O escopo do Programa de Recuperação do sistema de drenagem e obras de arte correntes compreenderá a realização das seguintes atividades:

- Limpeza e desobstrução de sarjetas, canaletas e descidas d'água;
- Recomposição de trechos descontínuos;
- Intervenções em bueiros, incluindo o desassoreamento e a limpeza de bocas;
- Expansão do sistema nos trechos considerados como necessários na vistoria de campo consolidada em cadastro;
- Intervenção nas obras de arte correntes para a limpeza e o desassoreamento;
- Recuperação e aumento da eficiência dos dispositivos de drenagem, além da recomposição ou substituição das obras de arte correntes, considerando o cadastro elaborado na fase dos Trabalhos Iniciais;
- Conclusão dos trabalhos de recuperação da drenagem superficial, incluindo sarjetas, valetas, meios-fios, saídas d'água, caixas coletoras, descidas d'água, entre outros;
- Implantação ou complementação dos sistemas de drenagem, a partir da construção dos elementos necessários, conforme a monitoração venha a detectar a necessidade, obedecendo às especificações de serviços de drenagem do DNIT;
- Orientação das obras de drenagem em concordância com as obras de terraplenagem e pavimentação;
- Recuperação total dos dispositivos de drenagem e obras-de-arte correntes existentes, com o restabelecimento de suas perfeitas condições de funcionamento e eliminação de todas as manifestações patológicas existentes, que possam comprometer seu bom desempenho ou sua vida útil;

- Atendimento às especificações de serviços do DNIT 028/2004-ES e do DNIT 029/2004-ES;
- Sistema de drenagem adequado às normas vigentes;
- Sistema de drenagem e obras-de-arte correntes com alto padrão de desempenho estrutural, funcional e de durabilidade, além de boa aparência.

1.5.2. Parâmetros de desempenho.

Para a aceitação dos serviços do Programa de Recuperação do sistema de drenagem e obras-de-arte correntes, deverão ser atendidos os parâmetros de desempenho, a seguir relacionados:

- Eliminação total de problemas emergenciais, de qualquer natureza que, em curto prazo, possam colocar em risco o sistema rodoviário;
- Eliminação de regiões de pista de retenção de água.

1.6. Recuperação da faixa de domínio.

1.6.1. Abrangência dos trabalhos.

Na fase de Recuperação será feita a regularização completa de todos os acessos e a eliminação das ocupações irregulares. Também, serão complementados cercas e aceiros não prioritários remanescentes dos Trabalhos Iniciais; da mesma forma, será complementada a limpeza da faixa de domínio.

Os serviços serão iniciados imediatamente após o término dos Trabalhos Iniciais, e estarão concluídos até o final do 5º ano de Concessão, priorizando-se os locais mais críticos. A recuperação do canteiro central e da faixa de domínio será feita nessa fase pela equipe de Conservação de Rotina.

O escopo do Programa de Recuperação do canteiro central e da faixa de domínio compreenderá a realização das seguintes atividades:

- Recuperação da faixa de domínio e do canteiro central, com o objetivo de manter a área conservada, facilitando a manutenção de taludes e limpeza dos bueiros existentes, por meio de limpeza através de roçada, manual ou mecânica, ao longo da rodovia;
- Realização de plantio de grama nas áreas onde for necessário;
- Regularização completa de todos os acessos particulares e eliminação das ocupações irregulares;
- Notificação dos responsáveis por acessos particulares não autorizados para regularizar sua situação;
- Indicação, por parte da futura Concessionária, das características técnicas necessárias à autorização dos acessos particulares, a serem submetidas à autorização do Poder Concedente;

Grupo de CONSULTORES RODOVIÁRIOS

- Bloqueio dos acessos particulares não autorizados em que se configure situação de risco para os usuários do sistema rodoviário;
- Quando a regularização de acessos particulares for possível e desejada por seus responsáveis, os mesmos deverão apresentar a solicitação de projeto de acesso particular, com as alterações necessárias.

1.6.2. Parâmetros de desempenho.

Para a aceitação dos serviços do Programa de Recuperação na faixa de domínio, deverão ser atendidos os parâmetros de desempenho, a seguir relacionados:

- Porcentagem de acessos particulares regularizados em relação ao total de acessos particulares existentes:
 - Regularização de 50% dos acessos não oficiais existentes, até o 60º mês de concessão;
 - Regularização de 70% dos acessos não oficiais existentes, até o 120º mês de concessão;
 - Regularização de 100% dos acessos não oficiais existentes, até o 180º mês de concessão.

1.7. Execução das obras de recuperação ambiental, contenções e terraplenos.

1.7.1. Abrangência dos trabalhos.

Nessa fase de Recuperação do sistema rodoviário, a futura Concessionária dará continuidade às atividades estabelecidas para os Trabalhos Iniciais e realizará, de acordo com os resultados da monitoração, a ser efetuada nos primeiros meses de Concessão, todas as intervenções necessárias para sanar os problemas existentes e prevenir outros.

Com base no cadastro que será elaborado na etapa de Trabalhos Iniciais, para os locais considerados problemáticos, tais como: levantamentos topográficos, sondagens e ensaios geotécnicos, além de outros ensaios especiais e/ou instrumentação necessários, serão desenvolvidos os projetos executivos, com vistas à execução de todos os serviços para a total recuperação dos terraplenos e das estruturas de contenção existentes no sistema rodoviário.

Os trabalhos serão executados pelas equipes de conservação rodoviária de rotina, compreendendo a execução das seguintes atividades:

- Total recuperação dos terraplenos e obras de contenção existentes no sistema rodoviário;
- Execução de todos os serviços necessários ao estabelecimento das perfeitas condições de estabilidade dos terraplenos, inclusive com a implantação de elementos de drenagem ou de contenção complementares, de modo a eliminar

os problemas existentes, e prevenir outros que possam comprometer sua integridade;

- Total recuperação das obras de contenção, com o restabelecimento de suas perfeitas condições de funcionamento, com a eliminação de todas as manifestações patológicas existentes, que possam comprometer seu bom desempenho ou sua vida útil;
- Terraplenos e estruturas de contenção com alto padrão de desempenho estrutural, funcional e de durabilidade, além de boa aparência.

1.7.2. Parâmetros de desempenho.

Para a aceitação dos serviços do Programa de Recuperação em terraplenos e estruturas de contenção, deverão ser atendidos os parâmetros de desempenho, a seguir relacionados:

- Ausência total de material resultante de deslizamento ou erosões, a menos de 4 m das faixas de rolamento;
- Ausência total de estruturas instáveis ou com problemas construtivos ou desgaste.

1.8. Indicação de prováveis fontes de insumos.

Para a eficiente elaboração de orçamentos para a implantação de obras rodoviárias, constitui fator preponderante para a viabilidade dos estudos econômico-financeiros, a facilidade na obtenção dos principais insumos rodoviários.

Para o suprimento de materiais de solo local com características adequadas para a execução dos serviços de terraplenagem, foram consideradas jazidas que deverão ser exploradas na própria faixa de domínio. O mesmo critério utilizou-se para a definição de depósitos de materiais excedentes (bota-fora).

A distância média de transporte considerada, para os serviços de terraplenagem, é definida pela própria caracterização dos serviços, empregando-se a atividade do sistema SICRO, por faixas de DMT's, conforme se pode verificar no arquivo Excel (formato.xls) disponibilizado em arquivo eletrônico:

MC Rest Rodov - BR-262 - R09

MC Rest Rodov - BR-267 - R07

MC Rest Rodov - MS-040 - R06

MC Rest Rodov - MS-338 - R05

MC Rest Rodov - MS-395 - R06

Para os materiais pétreos e arenosos, foi considerada a média de distância entre os 3 fornecedores mais próximos (DMT) em relação às frentes de Recuperação Rodoviária.

Tabela 1-3 - Fornecedores - Material Pétreo.

			Distância por Rodovia (Material Comercial)							
			MS-040			MS-338	BR-262			
	Descrição	Material	L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8
Localização			BR-262/MS-040-MS-338/MS-395							
Campo Grande	Pedreira São Luís	Material Pétreo	70,30	144,00	217,00	291,00	311,00	226,00	142,00	57,30
Campo Grande	Mineração Campo Grande LTDA	Material Pétreo	85,70	159,00	232,00	306,00	330,00	246,00	161,00	76,60
Campo Grande	Pedreira Santo Onofre	Material Pétreo	70,60	144,00	217,00	291,00	315,00	230,00	146,00	61,50
Campo Grande	Polimix Agregados	Material Pétreo	65,90	155,00	228,00	302,00	320,00	235,00	151,00	52,30
Ribas do Rio Pardo	Pedreira Ita Rendá	Material Pétreo					193,11	108,56	24,00	60,55
Três lagoas	Mineração Dois Irmãos	Material Pétreo	375,00	307,00	217,00	160,00	41,50	126,00	210,00	295,00
	DMT sugerida		68,93	147,67	217,00	247,33	181,87	153,52	104,00	56,72

Localização	BR-267				
	Descrição	Material	L9	L10	L11
Campo Grande	Pedreira São Luís	Material Pétreo	339,00	256,00	174,00
Campo Grande	Mineração Campo Grande LTDA	Material Pétreo	355,00	272,00	189,00
Campo Grande	Pedreira Santo Onofre	Material Pétreo	339,00	257,00	174,00
Campo Grande	Polimix Agregados	Material Pétreo	350,00	268,00	185,00
Três lagoas	Mineração Dois Irmãos	Material Pétreo	150,00	233,00	315,00
Dourados	Pedreira Esteio	Material Pétreo	339,00	257,00	174,00
Dourados	Pedreira Santa Maria		426,81	344,24	261,66
Dourados	Planacon		316,81	234,24	151,66
Maracaju	Meel - Maracaju Engenharia	Material Pétreo	329,00	247,00	164,00
	DMT sugerida		265,27	238,08	163,22

Tabela 1-4 - Fornecedores - Material Arenoso.

Descrição	Material	Distância por Rodovia (Material Comercial)										
		MS-040			MS-338	BR-262				BR-267		
		L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9	L10	L11
Polimix Agregados	Areia	65,90	155,00	228,00	302,00	320,00	235,00	151,00	52,30	350,00	268,00	185,00
Porto de Areia 3 Irmãos - Três Lagoas	Areia	370,00	309,00	236,00	162,00	36,10	120,00	205,00	290,00	152,00	235,00	317,00
Areiro - Areia Lavada Igram	Areia	136,00	127,00	143,00	217,00	197,00	113,00	28,60	56,10	265,00	195,00	249,00
Extração do Porto de Areia Nossa Senhora Aparecida	Areia	380,00	312,00	222,00	165,00	46,50	131,00	215,00	300,00	155,00	238,00	320,00
DMT sugerida	Areia	190,63	197,00	197,67	181,33	93,20	121,33	128,20	132,80	190,67	222,67	250,33

Para os materiais de demolição, materiais de jazida e usinagem consideramos uma distância média de transporte (DMT) conforme a tabela abaixo, para estimativa dos custos dos serviços.

Tabela 1-5 - Distância média de Transporte – Demolição, Material de Jazida e Usinagem.

Descrição	DMT
Material de Demolição	30,00
Material de Jazida	30,00

Descrição	Rodovia	DMT
Usinagem	MS-040, MS-338 e MS-395	36,69
	BR-262	42,28
	BR-267	41,29