



São Mateus, 11 de junho de 2026.

OF. /PMSM/SMDUT 663/2026

À Ilma. Sra RENATA ZANETE

Setor de Licitação.

CONCORRÊNCIA nº 015/2026

OBJETO: CONTRATAÇÃO DE EMPRESA ESPECIALIZADA PARA EXECUÇÃO SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA (CICLOVIA, CALÇADA E CANTEIRO VERDE) DE VIAS NO BALNEÁRIO DE GURIRI E NOS DEMAIS BAIRROS, LOCALIZADAS NO MUNICÍPIO DE SÃO MATEUS/ES.

ASSUNTO: RESPOSTA À IMPUGNAÇÃO 002 - ESTRUTURAL CONSTRUTORA E INCORPORADORA LTDA.

I. DA TEMPESTIVIDADE

Trata-se de impugnação apresentada pela empresa ESTRUTURAL CONSTRUTORA E INCORPORADORA LTDA, com fundamento no art. 164 da Lei Federal nº 14.133/2021, em face do Edital da Concorrência Eletrônica nº 015/2026.

A impugnação foi apresentada dentro do prazo previsto no art. 164 da Lei nº 14.133/2021, razão pela qual deve ser conhecida.

II. SÍNTESE DA IMPUGNAÇÃO

A impugnante sustenta, em síntese:

- a) suposta inconsistência na composição do item referente ao CBUQ em razão da expressão "exclusive fornecimento e transporte comercial do CAP";
- b) ausência de memória de cálculo das distâncias médias de transporte – DMT adotadas para o transporte da massa asfáltica e da brita graduada;
- c) divergência entre a descrição dos serviços e as composições utilizadas para determinados itens da planilha orçamentária;
- d) erro material na incidência do BDI no item referente ao meio-fio pré-moldado;
- e) insuficiência de detalhamento das especificações técnicas do revestimento asfáltico;
- f) alegada restrição à competitividade decorrente das exigências de qualificação técnica.



III. DA ANÁLISE TÉCNICA

1. DA COMPOSIÇÃO DO CBUQ E DA MENÇÃO AO CAP

A impugnante sustenta que a descrição do item referente ao CBUQ menciona a exclusão do fornecimento e transporte comercial do CAP sem a correspondente identificação de item específico na planilha orçamentária.

Após conferência das composições utilizadas na elaboração do orçamento, verificou-se a necessidade de revisão da redação do item para melhor compatibilização com a composição de referência adotada.

Dessa forma, o apontamento é considerado procedente parcialmente, sendo determinada a revisão da descrição do item e a adequação da documentação técnica, visando eliminar qualquer ambiguidade interpretativa quanto à composição dos custos considerados.

2. DAS DISTÂNCIAS MÉDIAS DE TRANSPORTE – DMT DO MATERIAL ASFÁLTICO E BRITA GRADUADA

Ao analisar o questionamento relativo à disparidade entre as DMTs de CBUQ (XP = 3,4 km) e brita graduada (XP = 16,0 km), o Setor de Engenharia procedeu a revisão técnica dos parâmetros de transporte considerando a distribuição real das frentes de obra.

O Memorial Descritivo (item 8.5) registra que a obra abrange tanto trechos no Balneário de Guriri quanto em bairros urbanos (Boa Vista, Santo Antônio, Centro e Ayrton Senna). O Balneário de Guriri concentra os maiores volumes de CBUQ e, simultaneamente, a frente mais distante do ponto de fornecimento de asfalto de referência. Dado que ambos os insumos - CBUQ e brita graduada - são transportados até as mesmas frentes de obra, incluindo Guriri, e que o ponto de fornecimento de asfalto de referência é distinto e mais próximo da pedra apenas nos trechos urbanos, a adoção de XP distintos por insumo não é tecnicamente justificável de forma global.

Diante disso, o Setor de Engenharia reconhece a necessidade de correção do parâmetro XP do transporte de CBUQ, que passa a ser adotado como XP = 16,0 km, alinhando-o ao parâmetro da brita graduada e ao trecho de referência mais desfavorável (Guriri), que é o que deve prevalecer em um orçamento conservador de obra pública.

Ambas as correções serão consolidadas em uma única Retificação do Edital, com republicação da planilha orçamentária corrigida e reabertura do prazo, nos termos do art. 25, parágrafo 4o, da Lei no 14.133/2021.

3. DO ITEM RELATIVO AO MEIO-FIO PRÉ-MOLDADO

O questionamento refere-se ao item 3.3 - Meio fio de concreto pré-moldado (12 x 30 x





15) cm - Cod. 40663, no qual o valor unitário com BDI (R\$ 70,41) consta inferior ao valor sem BDI (R\$ 82,91).

O Setor de Engenharia já reconheceu e confirmou o erro material neste item em resposta aos Pedidos de Esclarecimento nº 001 e 002.

O **valor correto** do preço unitário com BDI (23,32%), calculado sobre o preço sem BDI de R\$ 82,91, e de R\$ 102,24/m.

Este erro material será corrigido na planilha retificada, junto com a atualização do referencial para outubro/2025.

4. DA ALEGAÇÃO DE AUSÊNCIA DOS SERVIÇOS DE ESPALHAMENTO E COMPACTAÇÃO DO CBUQ

A impugnante sustenta que o orçamento contemplaria apenas a produção da massa asfáltica (item 3.5) e o seu transporte (item 5.1), inexistindo item específico destinado à remuneração dos serviços de aplicação, espalhamento, acabamento e compactação do Concreto Betuminoso Usinado a Quente – CBUQ.

Todavia, após análise das composições orçamentárias adotadas para o empreendimento, verifica-se que o apontamento não procede.

Inicialmente, cumpre esclarecer que o item 3.5 da planilha orçamentária foi elaborado com base na composição referencial DER-ES nº **40846**, denominada "CBUQ (massa asfáltica), inclusive fornecimento e transporte comercial do CAP". Trata-se de composição oficial integrante do sistema referencial de custos do DER-ES, amplamente utilizada em obras de infraestrutura viária no Estado do Espírito Santo.

A interpretação defendida pela impugnante parte da premissa equivocada de que a composição remuneraria exclusivamente a produção da mistura asfáltica em usina. Contudo, a simples nomenclatura atribuída ao serviço não pode ser analisada isoladamente, devendo ser observada a composição analítica que lhe dá suporte e a metodologia de formação de custos adotada pelo sistema referencial utilizado.

Nas composições de custos de pavimentação asfáltica, a descrição sintética do serviço nem sempre reproduz a integralidade das operações contempladas na composição unitária. O que efetivamente define o escopo do serviço é o conjunto de insumos, equipamentos, mão de obra, produtividades e encargos considerados na respectiva composição de referência.

Nesse contexto, a composição adotada contempla os recursos necessários à execução da camada de revestimento asfáltico, abrangendo as operações inerentes à aplicação da mistura, incluindo equipamentos de pavimentação, equipamentos de compactação,





mão de obra operacional e demais atividades necessárias à conformação da camada executada, observadas as produtividades e critérios estabelecidos pelo sistema referencial de origem.

Importante destacar que o item 5.1 da planilha refere-se exclusivamente ao transporte da mistura asfáltica entre a unidade produtora e o local de aplicação, constituindo parcela distinta da composição do revestimento propriamente dito. Assim, não há qualquer duplicidade ou lacuna orçamentária entre os serviços de produção, transporte e execução da camada asfáltica.

A impugnante também menciona a Norma DNIT 031/2024 para sustentar que as etapas de produção e execução possuem requisitos distintos. Tal afirmação é correta sob o aspecto técnico-normativo, porém não conduz à conclusão de que tais etapas devam necessariamente ser remuneradas por itens autônomos na planilha orçamentária. A forma de estruturação dos serviços depende da metodologia adotada pelo sistema de custos utilizado pela Administração, sendo perfeitamente admissível que determinadas operações sejam agrupadas em uma única composição de referência, desde que todos os custos necessários à execução do serviço estejam devidamente contemplados.

Da mesma forma, não procede a alegação de que os custos de aplicação estariam sendo absorvidos pelo BDI. Em nenhum momento a Administração considerou que os custos de espalhamento, acabamento ou compactação constituiriam despesas indiretas. Ao contrário, tais atividades integram os custos diretos da execução do revestimento e encontram-se contempladas na composição de referência utilizada para a formação do orçamento.

Ademais, caso a Administração optasse pela inclusão de composição adicional específica para aplicação e compactação do CBUQ, sem a correspondente exclusão dessas parcelas da composição atualmente utilizada, haveria risco concreto de sobreposição de custos e conseqüente majoração indevida do orçamento estimado, em afronta aos princípios da economicidade e da eficiência previstos na Lei nº 14.133/2021.

Por fim, visando conferir total transparência ao certame e afastar qualquer dúvida interpretativa quanto ao escopo da composição adotada, a Administração disponibilizará juntamente com os documentos retificados a composição analítica correspondente ao código DER-ES utilizado, permitindo a plena verificação dos insumos, equipamentos, mão de obra e produtividades considerados na formação do preço unitário.

Diante do exposto, conclui-se que os serviços necessários à execução do revestimento asfáltico encontram-se devidamente contemplados nas composições orçamentárias que integram o certame, inexistindo omissão de custos ou insuficiência de previsão orçamentária que justifique a inclusão de novo item na planilha.



Dessa forma, o apontamento formulado pela impugnante é considerado IMPROCEDENTE, permanecendo inalterada a estrutura orçamentária adotada pela Administração.

5. DA ESPECIFICAÇÃO TÉCNICA DO CBUQ

Embora o Memorial Descritivo estabeleça a utilização de revestimento em CBUQ nas ciclovias previstas no objeto, entende-se pertinente complementar as especificações técnicas.

A impugnante arguiu que: ***"os documentos disponibilizados identificam apenas "CBUQ, massa asfáltica", sem definir, de modo acessível e inequívoco, como qual mistura será utilizada. Não se localizam a faixa granulométrica, o tipo e a classificação do CAP, o diâmetro máximo do agregado, os critérios de dosagem, o teor de ligante, os parâmetros volumétricos, a resistência e estabilidade exigidas, as temperaturas de produção e aplicação, o grau de compactação, os controles tecnológicos ou os critérios objetivos de aceitação e rejeição."***

O Memorial Descritivo da obra (item 8.2 - Ciclovia) especifica que a ciclovia será executada com "CBUQ (Concreto Betuminoso Usinado a Quente) sendo esta uma mistura de agregado graúdo (brita) e um ligante (CAP - Cimento Asfáltico de Petróleo)", com as etapas técnicas de imprimação e pintura de ligação conforme aplicabilidade de cada trecho, garantindo "durabilidade, segurança e qualidade da infraestrutura". O memorial integra o edital como Anexo.

Adicionalmente, a especificação técnica completa do CBUQ é regida pela Norma DNIT 031/2024-ES, norma técnica oficial de caráter público e amplamente conhecida no mercado de obras rodoviárias. A Lei no 14.133/2021, em seu art. 42, autoriza que projetos referenciem normas técnicas públicas sem necessidade de reprodução integral no edital.

A faixa granulométrica, o tipo de CAP bem como a mistura deverá atender integralmente aos requisitos da DNIT 031/2024-ES, cabendo ao contratado apresentar projeto de massa e controle tecnológico para aprovação da fiscalização. Essa é a prática universal em obras públicas de pavimentação, sem que isso implique violação ao princípio do julgamento objetivo.

6. DA ESPESSURA DA CAMADA DE CBUQ

A impugnante sustenta que a espessura de 10 cm prevista para o revestimento em Concreto Betuminoso Usinado a Quente – CBUQ careceria de memorial de dimensionamento ou estudo de tráfego específico que justificasse sua adoção para a





implantação da ciclovia objeto da contratação.

Todavia, a alegação não merece prosperar.

Inicialmente, cumpre destacar que o Memorial Descritivo integrante do projeto básico/executivo, em seu item 8.2, estabelece expressamente que a ciclovia será executada com camada de CBUQ de 10 cm de espessura, assentada sobre base de brita graduada simples, consignando que a solução adotada visa assegurar desempenho estrutural, estabilidade e durabilidade compatíveis com as condições de utilização previstas para o empreendimento.

A definição decorreu das premissas adotadas pelo técnico responsável, constantes do projeto executivo e memorial descritivo, considerando ambiente litorâneo, proximidade do lençol freático, exposição às intempéries e necessidade de elevada durabilidade. Nesse contexto, a escolha da espessura do revestimento não se limita exclusivamente ao atendimento de cargas de tráfego, podendo contemplar critérios de robustez estrutural, redução de intervenções futuras, aumento da durabilidade do pavimento e mitigação de patologias decorrentes das condições climáticas e operacionais do local.

No caso em análise, a solução adotada mostra-se tecnicamente adequada e compatível com o objeto licitado.

A camada de 10 cm de CBUQ, executada sobre base de brita graduada, representa uma solução conservadora e amplamente empregada pela Administração Pública em obras de mobilidade urbana, especialmente em regiões sujeitas a elevada exposição às intempéries, variações climáticas significativas e intenso fluxo sazonal de usuários, como ocorre em áreas litorâneas e de vocação turística.

Importante destacar que a espessura adotada supera os valores mínimos usualmente empregados em ciclovias convencionais, circunstância que, por si só, não caracteriza impropriedade técnica ou sobre dimensionamento indevido. Ao contrário, evidencia opção técnica voltada ao incremento da vida útil da infraestrutura, à redução dos custos futuros de manutenção e à garantia de melhores condições de trafegabilidade e segurança aos usuários.

Ademais, não há, no ordenamento jurídico ou nas normas técnicas nacionais aplicáveis à espécie, exigência de elaboração de estudo formal de tráfego como requisito obrigatório para validação de projetos de ciclovias com as características do presente empreendimento. A legislação vigente exige que o projeto contenha os elementos necessários à adequada caracterização da solução de engenharia adotada, requisito plenamente atendido pelos documentos que integram o processo licitatório.

Nesse sentido, o art. 18 da Lei nº 14.133/2021 confere à Administração Pública a



prerrogativa de definir, por meio de seus estudos e projetos, as soluções técnicas mais adequadas ao atendimento do interesse público, cabendo ao corpo técnico responsável estabelecer os parâmetros de dimensionamento considerados apropriados para a obra pretendida.

Dessa forma, verifica-se que a justificativa técnica para a adoção da espessura de 10 cm encontra-se devidamente consignada nos documentos de engenharia que instruem o certame, não havendo qualquer irregularidade, omissão ou afronta aos princípios da motivação, da razoabilidade ou da economicidade que justifique a alteração da solução projetada.

Por todo o exposto, conclui-se que o apontamento apresentado pela impugnante não merece acolhimento, devendo ser mantidas as especificações técnicas originalmente previstas no projeto.

7. DA EXIGÊNCIA DE QUANTITATIVOS MÍNIMOS PARA COMPROVAÇÃO DA CAPACIDADE TÉCNICO-PROFISSIONAL

A impugnante sustenta que os itens 7.16.4, alínea C.2, do Edital e 14.5.2 do Termo de Referência exigem, para fins de comprovação da capacidade técnico-profissional, quantitativos correspondentes a aproximadamente 50% dos serviços considerados de maior relevância, notadamente a execução de CBUQ e sinalização horizontal, alegando que tal exigência configuraria indevida reprodução dos quantitativos mínimos estabelecidos para a capacidade técnico-operacional.

Entretanto, a alegação não merece acolhimento.

Inicialmente, cumpre destacar que a Lei nº 14.133/2021 expressamente autoriza a Administração Pública a exigir comprovação de experiência anterior compatível com as parcelas de maior relevância e valor significativo do objeto licitado, tanto sob a ótica técnico-operacional quanto técnico-profissional, desde que observados os princípios da razoabilidade, proporcionalidade e pertinência com o objeto da contratação.

Nesse sentido, dispõe o § 2º do art. 67 da Lei nº 14.133/2021:

"Será admitida a exigência de atestados com quantidades mínimas de até 50% (cinquenta por cento) das parcelas de maior relevância ou valor significativo do objeto da licitação, vedadas limitações de tempo e de locais específicos relativas aos atestados."

A norma legal não estabelece distinção quanto à possibilidade de exigência de quantitativos mínimos para a comprovação da experiência profissional do responsável





técnico, limitando-se a estabelecer que tais exigências poderão alcançar até 50% das parcelas consideradas relevantes para a execução contratual. Assim, a própria legislação confere à Administração a prerrogativa de definir os quantitativos mínimos necessários para demonstrar que o profissional indicado possui efetiva experiência na condução de serviços compatíveis com aqueles que serão executados.

No presente caso, os quantitativos foram limitados às parcelas de maior relevância técnica do objeto, representando atividades que demandam efetiva experiência do responsável técnico para garantir o adequado planejamento, acompanhamento e controle da execução.

Importante destacar que o objeto da licitação contempla serviços especializados de pavimentação asfáltica e sinalização viária, cuja adequada execução depende diretamente da atuação de profissional detentor de experiência comprovada em atividades de natureza semelhante. A exigência não busca restringir a competitividade do certame, mas assegurar que a futura contratada disponha de responsável técnico com experiência efetiva na coordenação e execução de serviços compatíveis com a complexidade da obra.

A jurisprudência dos Tribunais de Contas e do Poder Judiciário é pacífica no sentido de que a Administração possui discricionariedade técnica para definir as parcelas de maior relevância e os requisitos mínimos de qualificação, desde que devidamente motivados e guardem pertinência com o objeto licitado. No presente caso, a definição das parcelas relevantes encontra-se fundamentada nas características técnicas da obra, sendo o CBUQ e a sinalização horizontal elementos essenciais para o atingimento da finalidade pública pretendida.

Também não procede a alegação de que haveria duplicidade indevida entre a qualificação técnico-operacional da empresa e a qualificação técnico-profissional do responsável técnico. Embora ambas possuam natureza distinta, são requisitos complementares e legalmente previstos. A capacidade técnico-operacional destina-se a demonstrar que a empresa possui estrutura organizacional e experiência empresarial compatíveis com a execução do objeto, enquanto a capacidade técnico-profissional visa comprovar que o profissional responsável pela condução dos serviços detém experiência anterior em atividades de características semelhantes.

Dessa forma, a exigência simultânea de ambas as qualificações não configura sobreposição indevida, mas sim observância ao modelo de habilitação técnica expressamente previsto no art. 67 da Lei nº 14.133/2021 e os quantitativos exigidos foram limitados às parcelas de maior relevância técnica e possuem relação direta com a complexidade do objeto.

A impugnante baseia sua tese na Súmula 263 do TCU (editada ainda sob a vigência da





Lei nº 8.666/1993). Contudo, após a entrada em vigor da Lei nº 14.133/2021, o § 2º do art. 67 passou a prever expressamente a possibilidade de exigência de quantitativos mínimos de até 50% das parcelas de maior relevância, fortalecendo juridicamente a posição da Administração quando a exigência estiver adequadamente motivada, como ocorre no presente caso.

Por fim, cumpre ressaltar que a exigência impugnada foi estabelecida de forma objetiva, proporcional, compatível com a complexidade da contratação e dentro dos limites quantitativos expressamente autorizados pela legislação vigente, inexistindo qualquer elemento que demonstre restrição injustificada à competitividade ou afronta aos princípios da isonomia e da ampla participação.

Diante do exposto, conclui-se que os requisitos de qualificação técnico-profissional previstos no Edital e no Termo de Referência encontram-se em plena conformidade com o art. 67 da Lei nº 14.133/2021, razão pela qual o apontamento formulado pela impugnante não merece acolhimento, devendo ser mantidas integralmente as exigências originalmente estabelecidas no certame.

8. DA SUPOSTA DIVERGÊNCIA ENTRE OS REFERENCIAIS ORÇAMENTÁRIOS

A licitante aponta divergência entre o referencial indicado na planilha orçamentária (DER-ES Rodovias - dezembro/2025) e o referencial mencionado no item 19.2 do Termo de Referência, que faz referência ao "DER-ES Edificações" do mesmo período.

Reconhece-se a existência de erro material no item 19.2 do Termo de Referência, devendo prevalecer o referencial DER-ES Rodovias, base efetivamente utilizada para elaboração do orçamento.

O referencial efetivamente adotado para a elaboração de toda a planilha orçamentária desta licitação e o DER-ES Rodovias - outubro de 2025 (sem desoneração), conforme expressamente indicado no cabeçalho da Planilha Orçamentária, no item 16.2 do Termo de Referência e na Capa do Edital.

O item 19.2 do TR será corrigido no próximo Aviso de Retificação, já em preparação em razão de outras correções identificadas neste certame.

IV. CONCLUSÃO

Diante do exposto, o Setor de Engenharia manifesta-se pelo conhecimento e parcial acolhimento da impugnação interposta pela ESTRUTURAL CONSTRUTORA E INCORPORADORA LTDA, nos seguintes termos:

Acolhidos: (i) reconhecimento do erro de transcrição "exclusive" para "inclusive" no item 3.5; (ii) padronização do referencial para DER-ES Rodovias; (iii) correção do mês





do referencial para outubro/2025 com recálculo da planilha; (iv) reabertura de prazo após retificação.

Rejeitados: (i) inclusão de item autônomo para o CAP - desnecessária, pois o insumo já integra o item 3.5; (ii) disponibilização de especificação técnica adicional do CBUQ - especificação já constante do Memorial Descritivo e da Norma DNIT 031/2024-ES; (iii) memorial de dimensionamento da espessura de 10 cm - justificativa técnica já presente no Memorial Descritivo (item 8.2); (iv) suspensão do certame - os erros identificados são materiais e sanáveis por retificação.

Todas as correções serão consolidadas em única Retificação, juntamente com as demais correções identificadas nos esclarecimentos e impugnações, com publicação na plataforma Portal de Compras Públicas, no PNCP e no site eletrônico da Prefeitura Municipal de São Mateus, seguida de reabertura do prazo licitatório, em conformidade com o art. 25 e o art. 55 da Lei no 14.133/2021.

(assinatura eletrônica)

FLÁVIA BARBOSA MENDONÇA

Secretária Municipal de Desenvolvimento Urbano e Transportes.

Decreto nº 18.883/2026



PROTOCOLO DE ASSINATURA(S)

O documento acima foi assinado eletronicamente e pode ser acessado no endereço <https://pmsaomateus.nopapercloud.com.br/autenticidade> utilizando o identificador 3300380039003100320034003A00540052004100

Assinado eletronicamente por **FLAVIA BARBOSA MENDONÇA** em 11/06/2026 16:01

Checksum: **9ECCE3C8D571F4AECBED5D5983FE5EB2A5A5E86B0BBB146AC778E260AABF43A5**

