

São Mateus/ES, 11 de junho de 2026.

OF.PMSM/SMDUT/Nº 666/2026

À Ilma. Sra. RENATA ZANETE

Setor de Licitação.

ASSUNTO: RESPOSTA A IMPUGNAÇÃO 004 – CONCORRÊNCIA ELETRÔNICA Nº 015/2026 – ALPES ENGENHARIA LTDA.

Prezados,

A Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e Transportes, no uso de suas atribuições, vem apresentar manifestação em resposta a Impugnação ao Edital pela empresa **ALPES ENGENHARIA LTDA**, relativa a Concorrência Eletrônica no 015/2026.

1. DA ADMISSIBILIDADE E TEMPESTIVIDADE

A impugnação é tempestiva, tendo sido protocolada em 09/06/2026, dentro do prazo de 3 (três) dias úteis anteriores a data da sessão pública (15/06/2026), nos termos do art. 164 da Lei no 14.133/2021. Seu conhecimento e medida que se impõe.

2. EXCLUSAO DO CAP E AUSENCIA DE ITEM AUTONOMO

A impugnante arguiu que o item 3.5 da planilha descreveria o CBUQ como "exclusive fornecimento e transporte comercial do CAP", gerando ausência de item autônomo para o ligante asfáltico e impossibilidade de precificação segura.

O Setor de Engenharia reconhece e confirma que a descrição do item 3.5 da planilha publicada contém erro material de transcrição. A descrição correta do código **DER-ES 40846** e "CBUQ (massa asfáltica) **inclusive** fornecimento e transporte comercial do CAP (Usinagem)". O CAP está integralmente incluído na composição de custo unitário do referido código e nos valores unitários já calculados na planilha.

Portanto, não há ausência de remuneração para o CAP, pois o insumo compõe o preço do item 3.5. A correção da descrição será realizada na planilha retificada (troca de "exclusive" por "inclusive"), sem alteração do valor unitário. O erro de transcrição não induz os licitantes a erro de precificação e é insuficiente para ensejar a anulação do certame, constituindo mera incorreção textual sanável por retificação

3. AUSENCIA DE JUSTIFICATIVA PARA ESPESSURA DE 10 CM

A impugnante arguiu que a espessura de 10 cm do CBUQ careceria de memorial de dimensionamento ou estudo de tráfego, e que a medida deveria ser revista caso não comprovada.





O argumento não procede. O Memorial Descritivo (item 8.2) registra expressamente: "A ciclovia será executada com camada de CBUQ com espessura de 0,10 m (10 cm), aplicada sobre base de brita graduada simples, conforme especificado neste memorial e em planilha. A espessura indicada visa garantir desempenho estrutural e durabilidade adequados ao uso cicloviário". A justificativa técnica, portanto, consta do documento de projeto que integra o edital.

Do ponto de vista técnico, a espessura de 10 cm para ciclovia executada sobre base de brita graduada é uma solução conservadora e amplamente adotada em obras públicas municipais brasileiras, especialmente em regiões de alta demanda sazonalidade como áreas de balneário. A espessura adotada supera os valores usualmente empregados em ciclovias convencionais, sem tráfego de veículos pesados, mas a adoção de espessura maior é legítima quando há interesse técnico na durabilidade da obra.

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.

A exigência de estudo de tráfego formal para dimensionamento de ciclovia não encontra amparo nas normas técnicas nacionais vigentes como requisito obrigatório para obras desta natureza. A Administração é responsável pelo projeto e pelo dimensionamento técnico, e a justificativa constante do memorial descritivo é suficiente para fundamentar a escolha da espessura adotada, em conformidade com o art. 18, da Lei no 14.133/2021.

4. AUSÊNCIA DE REMUNERAÇÃO PARA APLICAÇÃO E COMPACTAÇÃO DO CBUQ

A impugnante arguiu que a planilha remuneraria apenas a usinagem (item 3.5) e o transporte (item 5.1), havendo omissão de rubrica específica para aplicação na pista (vibro acabadora, compactação), em violação à transparência dos custos diretos.

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 consequente 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. INCONSISTENCIA NA DMT DO CBUQ (XP = 3,4 KM)

Ao analisar o questionamento relativo a disparidade entre as DMTs de CBUQ (XP = 3,4 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.





6. INCONSISTENCIA NA DMT DA BRITA (XP = 16 KM - DEPOSITO VS. PEDREIRA, ALEGACAO DE 79 KM)

A distância média de Transporte adotada para a brita graduada (XP = 16,0 km) foi apurada com base no levantamento do mercado fornecedor disponível no município de São Mateus e região. O ponto de carga de referência adotado pela equipe de engenharia e o Grupo Pedreira Mattar - unidade São Benedito, localizado na Avenida Industrial Sterwesson Bigossi de Oliveira, s/n, São Benedito, São Mateus/ES.

O parâmetro XP = 16,0 km corresponde ao trecho de maior distância entre o ponto de carga e as frentes de obra situadas no Balneário de Guriri - especificamente o trecho da Passarela 11 Norte até o final da pavimentação/passeio, que constitui a frente mais afastada da pedra de referência, percorrendo o itinerário via Rodovia ES-010 e vias municipais do balneário, todas pavimentadas. Esta escolha é tecnicamente conservadora e alinhada com a metodologia paramétrica adotada, uma vez que o Balneário de Guriri concentra os maiores volumes de CBUQ e constitui o trecho logisticamente mais crítico da obra.

Registra-se ainda que o próprio Memorial Descritivo da obra (item 8.5 - Mapa de Transporte) já registrava expressamente a adoção de DMT 16 km para os trechos da orla de Guriri, conferindo coerência entre os documentos de projeto e a planilha orçamentária. A aferição da distância foi realizada mediante consulta a sistema de geoprocessamento (Google Maps), com verificação do percurso real entre o ponto de carga e o centroide das frentes de Guriri. Trata-se de metodologia amplamente aceita pelo TCU e pelo DER-ES para orçamentação em fase de projeto básico (TCU, Acórdão 2.369/2011 - Plenário, item 9.1).

7. CONCLUSÃO

Diante do exposto, o Setor de Engenharia manifesta-se pelo conhecimento e parcial acolhimento da impugnação interposta pela ALPES ENGENHARIA LTDA., nos seguintes termos:

Acolhidos: (i) reconhecimento do erro de transcrição da expressão "exclusive" para "inclusive" no item 3.5 da planilha orçamentária, referente ao CBUQ; (ii) correção do parâmetro de transporte do CBUQ, com alteração do XP de 3,4 km para XP = 16,0 km, compatibilizando-o com as condições efetivas de transporte das frentes de obra; (iii) republicação da planilha orçamentária com as correções identificadas; e (iv) reabertura do prazo licitatório após a publicação da retificação.

Rejeitados: (i) inclusão de item autônomo para fornecimento e transporte comercial do CAP, por já estar integralmente contemplado na composição DER-ES nº 40846; (ii) revisão da espessura de 10 cm da camada de CBUQ, uma vez que a solução encontra-se





tecnicamente justificada nos documentos de projeto e compatível com as características do empreendimento; (iii) inclusão de rubrica específica para aplicação, espalhamento e compactação do CBUQ, por se tratarem de atividades já contempladas na composição de referência adotada; (iv) revisão da DMT da brita graduada para os valores alegados pela impugnante, tendo em vista que a distância adotada foi apurada com base em fonte de fornecimento efetivamente considerada pela Administração e em metodologia compatível com a fase de projeto e orçamentação.

Todas as correções serão consolidadas em uma única Retificação do Edital, juntamente com as demais adequações decorrentes dos pedidos de esclarecimento e impugnações apresentados, com publicação no Portal de Compras Públicas, no Portal Nacional de Contratações Públicas – PNCP e no sítio eletrônico oficial da Prefeitura Municipal de São Mateus/ES, seguida da reabertura do prazo para apresentação das propostas, em observância ao disposto no art. 25, § 4º, da Lei Federal nº 14.133/2021.

Por fim, visando conferir total transparência e segurança jurídica ao procedimento, a Administração disponibilizará juntamente com os documentos retificados as composições analíticas pertinentes às composições orçamentárias objeto dos questionamentos apresentados, permitindo ampla verificação dos insumos, equipamentos, mão de obra e critérios de formação dos preços adotados.

Atenciosamente,

(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 3300380039003100350033003A00540052004100

Assinado eletronicamente por **FLAVIA BARBOSA MENDONÇA** em 11/06/2026 16:25

Checksum: **DF1978FFCA72550F692E199DF2EAE28C2D77AB12E1752263D2DD7427744C7430**

