

São Mateus/ES, 23 de julho de 2026.

OF.PMSM/SMDUT/Nº 888/2026

À Ilma. Sra. RENATA ZANETE

Setor de Licitação.

ASSUNTO: RESPOSTA AO PEDIDO DE ESCLARECIMENTO 004 – CONCORRÊNCIA ELETRÔNICA Nº 015/2026 – REIS MAGOS CONSTRUTORA E INCORPORADORA LTDA.

Prezados,

A Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e Transportes, no uso de suas atribuições, vem apresentar resposta ao Pedido de Esclarecimento no 004, formulado pela empresa **REIS MAGOS CONSTRUTORA E INCORPORADORA LTDA**, relativo a dúvidas técnicas e orçamentárias identificadas na Concorrência Eletrônica no 015/2026. Prestamos o seguinte esclarecimento.

1. DA MANIFESTAÇÃO

1.1. INSTALAÇÕES PROVISÓRIAS DO CANTEIRO

Quanto à alegação de ausência de container de escritório, vestiário e refeitório de maior capacidade, esclarece-se que a definição das instalações provisórias decorre do planejamento da Administração e das características da obra, não existindo exigência legal ou normativa que imponha a adoção dos modelos sugeridos pela impugnante. Compete à contratada organizar sua logística executiva, desde que observadas as condições mínimas previstas na legislação trabalhista e nas Normas Regulamentadoras aplicáveis, sem que isso implique, por si só, necessidade de aditamento contratual.

Ademais, a afirmação de inexistência de previsão para fossa e filtro não procede, uma vez que o item 1.7 da planilha orçamentária contempla expressamente a execução de rede de esgoto contendo fossa e filtro para atendimento ao canteiro de obras.

1.2. SINALIZAÇÃO HORIZONTAL

Após análise técnica dos apontamentos, esclarece-se que a metodologia adotada para elaboração do orçamento decorre das características específicas do projeto executivo e das normas técnicas aplicáveis à sinalização viária.

A pintura prevista para a ciclovia não possui finalidade meramente estética ou arquitetônica, mas integra o sistema de sinalização horizontal da via, tendo como objetivo disciplinar a circulação, promover segregação física e visual entre os diferentes fluxos de usuários e proporcionar condições adequadas de segurança operacional.



Nesse contexto, o emprego da composição DER-ES Rodovias – Código 40925 – Sinalização Horizontal TMD = 400, constante da planilha orçamentária, mostra-se tecnicamente compatível com a finalidade da intervenção, uma vez que contempla material de sinalização destinado ao uso viário, com requisitos específicos de aderência, durabilidade, resistência ao desgaste provocado pelo tráfego, estabilidade cromática e desempenho compatíveis com ambientes externos sujeitos às intempéries. A planilha orçamentária revisada identifica expressamente esse item para uma área de 27.514,29 m², conforme metodologia adotada na elaboração do orçamento-base.

Quanto ao questionamento sobre eventual utilização de composição referente à pintura acrílica comum sobre revestimento asfáltico, esclarece-se que a Administração avaliou as alternativas disponíveis durante a elaboração do orçamento, concluindo que tal solução não reproduziria integralmente o desempenho técnico exigido para o objeto contratado, especialmente quanto à vida útil, resistência mecânica e manutenção da sinalização ao longo da operação da ciclovia.

Também não procede a afirmação de que a metodologia adotada ocasionaria sobrevalorização do orçamento. Os preços estimados foram elaborados mediante utilização de referenciais oficiais vigentes, observando critérios uniformes para todos os licitantes, conforme autoriza a Lei nº 14.133/2021, inexistindo adoção de composição própria ou artificialmente majorada.

No que se refere à alegação de que a metodologia teria criado requisito excessivo de qualificação técnica, igualmente não assiste razão à requerente. A exigência de comprovação de capacidade técnica decorre da relevância quantitativa e financeira do próprio objeto contratado, sendo compatível com os serviços efetivamente previstos na planilha orçamentária e proporcional à complexidade da contratação. Não se trata de criação artificial de parcela relevante, mas da demonstração de aptidão para execução de um dos principais serviços que compõem o objeto licitado.

Diante do exposto, esclarece-se que a composição orçamentária adotada para o item 2.4 – Sinalização Horizontal TMD=400 encontra respaldo nos referenciais oficiais utilizados pela Administração e atende às necessidades técnicas do projeto, não havendo elementos que justifiquem alteração da metodologia de orçamento, dos quantitativos ou dos requisitos de qualificação técnica previstos no Edital.

1.3. TACHÕES REFLETIVOS

Esclarece-se, inicialmente, que os quantitativos constantes do orçamento não foram definidos com base em critério arbitrário, mas sim a partir dos projetos executivos e das respectivas memórias de cálculo elaboradas para atendimento às características geométricas das vias contempladas pela contratação.



A definição do número de tachões levou em consideração não apenas a extensão linear da ciclovia, mas também fatores como interseções, curvas, acessos, áreas de conflito entre veículos e ciclistas, trechos de segregação física e demais dispositivos de segurança previstos no projeto de sinalização.

Assim, a simples divisão entre o número de dispositivos e a extensão aproximada da obra não representa, necessariamente, o espaçamento efetivamente adotado em campo, uma vez que a distribuição dos elementos varia conforme as condições operacionais de cada trecho.

Cumprido destacar que a Administração elaborou o projeto visando privilegiar a segurança viária e a adequada percepção dos limites da ciclovia pelos usuários da via, observando critérios técnicos compatíveis com a finalidade do empreendimento.

Quanto à sugestão de adoção de espaçamento superior visando economia, esclarece-se que eventual redução do quantitativo implicaria alteração do projeto executivo e da solução técnica originalmente concebida, circunstância incompatível com a fase procedimental em que se encontra o certame.

Ressalte-se, ainda, que a Administração não está obrigada a adotar a solução de menor custo absoluto, mas sim aquela que melhor atenda ao interesse público, considerando aspectos de segurança, durabilidade, funcionalidade e desempenho ao longo da vida útil da infraestrutura implantada.

Diante do exposto, esclarece-se que o quantitativo previsto para os tachões refletivos decorre do projeto executivo e da memória de cálculo da Administração, estando compatível com a solução técnica adotada para o sistema de sinalização da ciclovia, não havendo necessidade de revisão dos quantitativos constantes da planilha orçamentária ou dos documentos que instruem o certame.

1.4. SERVIÇOS DE TOPOGRAFIA

Quanto à alegação de ausência de item específico para serviços topográficos, esclarece-se que o objeto da presente contratação consiste na execução de infraestrutura de ciclovia e canteiro verde em vias existentes, já pavimentadas ou em fase de execução de pavimentação, cujas dimensões, alinhamentos, larguras, áreas e demais elementos geométricos encontram-se previamente definidos nos projetos executivos e respectivas memórias de cálculo que integram o processo licitatório.

Dessa forma, não se trata de obra de implantação de novo sistema viário ou de abertura de vias que demande levantamento planialtimétrico ou locação topográfica como serviço autônomo. As intervenções serão executadas com base nos projetos fornecidos pela Administração, inexistindo obrigatoriedade técnica de previsão de item específico para serviços de topografia na planilha orçamentária.



Assim, a simples ausência de item específico para topografia não caracteriza deficiência do orçamento nem implica, por si só, necessidade futura de aditamento contratual, uma vez que o objeto foi integralmente definido pelos projetos, memoriais e demais documentos técnicos que instruem a contratação.

1.5. EXECUÇÃO DA MASSA ASFÁLTICA

Quanto à composição de custo do item 3.5 – CBUQ (massa asfáltica) inclusive fornecimento e transporte comercial do CAP (Usinagem), esclarece-se que a nomenclatura do serviço, conforme tabela referencial DER-ES Rodovias, código 40846, contempla o fornecimento da massa asfáltica usinada e o transporte comercial do CAP (Cimento Asfáltico de Petróleo) até a usina, não abrangendo, de fato, o transporte da massa já usinada até a frente de serviço.

Tal circunstância, contudo, não configura lacuna orçamentária, uma vez que o transporte da massa asfáltica da usina até o canteiro de obras encontra-se expressamente contemplado no item 5.1 – Transporte de Material Asfáltico (DNIT), integrante do Grupo 5 – Transporte de Materiais da planilha orçamentária, elaborado com base na fórmula do DNIT ($0,665XP + 0,786XR + 70,890$), remunerando especificamente esse deslocamento.

No que se refere aos serviços de lançamento, espalhamento, acabamento e compactação da massa asfáltica, tais atividades constituem encargos inerentes à execução do serviço de pavimentação e integram os custos de mão de obra, equipamentos e produtividade já considerados na composição de preço unitário do item 3.5, conforme a metodologia de composição de custos unitários adotada pelo DER-ES, não havendo, portanto, necessidade de item orçamentário autônomo para essa finalidade, tampouco de aditamento contratual superveniente.

A expressão “a incluir” constante da coluna de transporte do item 40846 na tabela de preços do DER-ES refere-se, tão somente, à indicação de que o transporte da massa asfáltica não está embutido naquela composição específica, devendo ser remunerado por item apartado – o que, como demonstrado, já ocorre por meio do item 5.1 da planilha orçamentária, não havendo, portanto, qualquer omissão a ser sanada ou necessidade de aditamento futuro para tal finalidade.

1.6. TRANSPORTE DE MATERIAL ASFÁLTICO

Em relação ao questionamento sobre a distância de transporte (XP) adotada no item 5.1 da planilha orçamentária, esclarece-se que a definição de $XP = 16,0$ km decorreu de levantamento técnico realizado pela equipe de engenharia da Secretaria, tomando-se por referência a usina de asfalto tecnicamente compatível localizada à menor distância útil em relação ao local de execução dos serviços, em observância aos princípios da economicidade e da obtenção da proposta mais vantajosa para a Administração.



A adoção de determinada distância de referência para fins de composição do orçamento estimado não configura direcionamento a fornecedor específico, tampouco restringe a liberdade do licitante de contratar o fornecimento de CAP/CBUQ junto à usina de sua preferência, inclusive a usina localizada a 25,0 km, ou outra que melhor atenda às suas condições comerciais e logísticas.

Cabe registrar que, nos termos dos itens 4.5 e 17.6 do Edital, os preços ofertados pelos licitantes, tanto na proposta inicial quanto na etapa de lances, são de sua exclusiva responsabilidade, não assistindo direito a pleito de reequilíbrio, aditamento ou reajuste sob alegação de distância de transporte superior à estimada pela Administração, sendo ônus do licitante, no momento da elaboração de sua proposta, avaliar as alternativas de fornecimento disponíveis e os respectivos custos logísticos.

Dessa forma, o parâmetro de $XP = 16,0$ km constitui mera referência para fins de composição do orçamento-base e de definição do preço máximo admitido para a contratação, aplicável de forma isonômica a todos os licitantes, não havendo que se falar em direcionamento do certame a fornecedor determinado.

1.7. TRANSPORTE DE MATERIAL BRITA GRADUADA

Quanto à composição de custo do item 3.8 – Base de brita graduada (código DER-ES 40787), a empresa aponta que o preço do material é referenciado à aquisição direta em pedra, não havendo, no Município de São Mateus, fornecedor nessa condição, sendo os mais próximos localizados nos Municípios de Pinheiros e Nova Venécia, a distâncias da ordem de 80 a 90 km.

A Memória de Cálculo constante do Anexo I.5 do Edital (item 5.2) confirma que o quantitativo de 1.643,69 t previsto para o transporte de brita graduada foi obtido mediante a aplicação do coeficiente de consumo de $2,10 \text{ t/m}^3$ sobre o volume de brita graduada previsto no item 3.8 – Base de brita graduada ($782,71 \text{ m}^3$), na forma da fórmula constante da composição DER-ES nº 40787 ($1,341XP + 1,397XR + 5,589$), restando tecnicamente correta e devidamente motivada a metodologia de cálculo do quantitativo a ser transportado, cabendo, quanto ao parâmetro de distância (XP) utilizado nessa mesma composição, o esclarecimento que segue.

Conforme apurado pela equipe de engenharia, o parâmetro $XP = 16,0$ km foi definido com base em levantamento do mercado fornecedor disponível no Município de São Mateus e região, tendo sido identificada, mediante pesquisa de mercado regional, pedra com produção própria de brita graduada sediada no próprio Município de São Mateus/ES, a qual constitui o ponto de carga de referência adotado na composição do item 5.2. As distâncias de 80 a 90 km indicadas pela empresa referem-se a depósitos/revendedores intermediários localizados em Pinheiros e Nova Venécia, e não ao fornecedor primário identificado pela Administração como referência para fins de orçamentação.



O parâmetro $XP = 16,0$ km corresponde ao trecho de maior distância entre esse ponto de carga e a frente de obra mais desfavorável, situada no Balneário de Guriri, percorrendo a Rodovia ES-010 e vias municipais pavimentadas, tendo sido aferido mediante consulta a sistema de geoprocessamento (Google Maps), 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).

Diante do exposto, mantém-se o parâmetro $XP = 16,0$ km adotado no item 5.2 da planilha orçamentária, por se encontrar tecnicamente correto e devidamente motivado, não havendo necessidade de retificação da planilha orçamentária ou do Edital quanto a esse ponto.

2. CONCLUSÃO

Diante dos esclarecimentos ora prestados, a Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e Transportes reafirma que os parâmetros técnicos e orçamentários que embasam o Edital da Concorrência Eletrônica nº 015/2026 encontram-se, no que se refere às instalações provisórias do canteiro, à sinalização horizontal, aos tachões refletivos, aos serviços de topografia e ao transporte de materiais (massa asfáltica e brita graduada), tecnicamente respaldados nos projetos executivos, memórias de cálculo e referenciais oficiais de preços utilizados pela Administração, não havendo, quanto a esses pontos, necessidade de alteração do instrumento convocatório.

Quanto ao parâmetro de transporte de brita graduada (item 5.2), reitera-se que a distância $XP = 16,0$ km encontra-se tecnicamente correta e devidamente motivada, não havendo necessidade de alteração da planilha orçamentária quanto a esse ponto.

Registra-se, por fim, que os presentes esclarecimentos passam a integrar o processo licitatório para todos os fins e efeitos, ficando à disposição dos interessados para eventuais complementações que se façam necessárias.

Atenciosamente,

(assinatura eletrônica)

FLÁVIA BARBOSA MENDONÇA

Secretária Municipal de Desenvolvimento Urbano e Transportes.
Decreto nº 18.883/2026

(assinatura eletrônica)

DARLENE GOMES DOS SANTOS

Coordenadora de Projetos de Engenharia e Arquitetura
Portaria nº 138/2024



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 3400310037003600310037003A00540052004100

Assinado eletronicamente por **FLAVIA BARBOSA MENDONÇA** em **24/07/2026 15:18**

Checksum: **1D0DD999268F81611058F7B7150B1CF1F2C7825253D691B97B77460FA81F1F4D**

Assinado eletronicamente por **DARLENE GOMES DOS SANTOS** em **24/07/2026 17:24**

Checksum: **57B5DDB6852EFC1FB7586B48C0CAB157A464347661BE0295D5E8CBAF68456C20**

