

São Mateus/ES, 23 de julho de 2026.

OF.PMSM/SMDUT/Nº 892/2026

À Ilma. Sra. RENATA ZANETE

Setor de Licitação.

ASSUNTO: RESPOSTA A IMPUGNAÇÃO 007 – CONCORRÊNCIA ELETRÔNICA Nº 015/2026 – W.F. ENGENHARIA LTDA.

Prezados,

A Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e Transportes, no uso de suas atribuições, vem apresentar resposta à Impugnação ao Edital formulada pela empresa W.F. ENGENHARIA LTDA, com fundamento no art. 164 da Lei nº 14.133/2021, relativa à Concorrência Eletrônica nº 015/2026 (Processo Administrativo nº 7592/2026), cujo objeto é a contratação de empresa especializada para execução de serviços de infraestrutura (ciclovias, calçada e canteiro verde) de vias no Balneário de Guriri e demais bairros do Município de São Mateus/ES, conforme Convênio SIGA nº 041/2025.

As respostas são prestadas item a item a seguir, na ordem da Impugnação.

1. DIVERGÊNCIAS NOS QUANTITATIVOS DA SINALIZAÇÃO HORIZONTAL

Não procede a alegação da Impugnante quanto à existência de divergências nos quantitativos da sinalização horizontal ou de inconsistências na memória de cálculo.

Inicialmente, esclarece-se que a metodologia adotada para a quantificação dos serviços observou rigorosamente as características do projeto executivo e a finalidade de cada intervenção prevista no objeto da contratação.

Nesse contexto, esclarece-se que, nos trechos correspondentes à Av. João XXIII, Av. José Tozzi e Av. Dom José Dalvit, os serviços de imprimação, pintura de ligação e execução de revestimento asfáltico foram dimensionados considerando exclusivamente os segmentos que receberão nova pavimentação no âmbito da contratação. Já os quantitativos referentes à sinalização horizontal consideram a extensão integral dessas vias, incluindo os trechos já pavimentados anteriormente, tendo em vista a necessidade de assegurar continuidade e uniformidade da sinalização viária.

Assim, a eventual ausência de correspondência direta entre os quantitativos dos serviços de pavimentação e aqueles relativos à sinalização horizontal não configura inconsistência da memória de cálculo, mas resulta das diferentes finalidades de cada serviço, sendo plenamente compatível com o projeto executivo.



Quanto ao trecho da Av. Ayrton Senna, esclarece-se que se trata de ciclovia já existente e previamente pavimentada, cujo objeto contempla exclusivamente a execução da sinalização horizontal, razão pela qual não há correspondência com os itens relativos à pavimentação.

Da mesma forma, na Av. Dr. Raimundo Guilherme Sobrinho, coexistem trechos já existentes, que receberão apenas sinalização horizontal, e trechos de nova pavimentação, nos quais também serão executados os respectivos serviços de imprimação, pintura de ligação e revestimento asfáltico. Dessa forma, o quantitativo da sinalização horizontal corresponde à extensão total da via, abrangendo tanto os segmentos existentes quanto os novos, inexistindo qualquer incompatibilidade ou erro de dimensionamento.

Também não merece prosperar a alegação de que a pintura integral da ciclovia deveria ser orçada mediante composição específica de pintura acrílica sobre pavimento asfáltico.

A pintura prevista no projeto não possui finalidade meramente estética ou de acabamento superficial, constituindo elemento integrante do sistema de sinalização horizontal da ciclovia, destinado à organização da circulação, à segregação dos fluxos de usuários e ao aumento da segurança viária.

Por essa razão, foi adotada a composição DER-ES Rodovias – Código 40925 – Sinalização Horizontal TMD = 400, constante da Planilha Orçamentária, por se tratar de composição específica para sinalização viária, contemplando materiais e requisitos técnicos compatíveis com sua finalidade, tais como resistência ao desgaste provocado pelo tráfego, aderência ao pavimento, estabilidade cromática, durabilidade e desempenho adequado às condições de exposição às intempéries.

Embora exista composição específica para pintura acrílica sobre revestimento asfáltico na tabela referencial do DER/ES, a Administração, durante a elaboração do orçamento, avaliou as alternativas disponíveis e concluiu que tal composição não atende integralmente às exigências técnicas do objeto, especialmente quanto à durabilidade, resistência mecânica e desempenho operacional exigidos para a sinalização permanente da ciclovia.

Dessa forma, a composição orçamentária adotada para o item 2.4 encontra respaldo nos referenciais oficiais utilizados pela Administração e mostra-se tecnicamente adequada às características e às exigências do projeto.

Diante do exposto, verifica-se que os quantitativos constantes da memória de cálculo e da Planilha Orçamentária foram elaborados de forma coerente com o projeto executivo e com a metodologia adotada, inexistindo inconsistências capazes de comprometer a confiabilidade do orçamento estimado ou justificar a revisão dos quantitativos ou da composição orçamentária utilizada, razão pela qual a alegação da Impugnante não merece prosperar.



2. OMISSÃO DE SERVIÇOS NECESSÁRIOS À ESTRUTURA DO PAVIMENTO

Não procede a alegação de ausência de regularização e compactação do subleito nos trechos objeto da presente contratação.

Conforme verificado durante a elaboração dos projetos executivos e da memória de cálculo que embasam a presente contratação, os segmentos em que não foi previsto o serviço de regularização do subleito já possuem subleito devidamente conformado e regularizado, apresentando condições técnicas compatíveis para receber diretamente as camadas subseqüentes previstas em projeto.

Dessa forma, a inexistência do serviço de regularização e compactação do subleito na planilha orçamentária não decorre de omissão ou erro de orçamento, mas sim da desnecessidade técnica de sua execução nos trechos considerados.

A Norma DNIT 137/2010-ES estabelece os procedimentos para execução da regularização do subleito quando esta se mostrar necessária às condições da plataforma existente. Entretanto, referida norma não impõe a obrigatoriedade de execução desse serviço em todos os trechos indistintamente, cabendo ao projetista, com base nas características verificadas em campo e nos critérios técnicos aplicáveis, definir os serviços efetivamente necessários para cada segmento da obra.

A elaboração do orçamento público deve observar os princípios da economicidade e da eficiência, previstos no art. 5º da Lei nº 14.133/2021, razão pela qual não se mostra admissível a inclusão de serviços desnecessários apenas para padronização da planilha, sob pena de promover contratação de quantitativos incompatíveis com a real necessidade da obra.

Cumprir destacar que o projeto executivo e seus documentos complementares foram elaborados por profissional legalmente habilitado, com emissão da respectiva Anotação de Responsabilidade Técnica – ART, cabendo ao responsável técnico definir, dentro dos critérios de engenharia, as soluções construtivas mais adequadas para os trechos objeto da intervenção.

Assim, a opção pela não inclusão do serviço de regularização do subleito em determinados segmentos constitui decisão eminentemente técnica, decorrente das condições existentes da plataforma, inexistindo afronta à Norma DNIT 137/2010-ES ou qualquer vício capaz de comprometer a execução ou a exequibilidade do empreendimento.

Dessa forma, não procede a alegação da Impugnante, permanecendo tecnicamente corretos e hígidos os quantitativos e serviços constantes da Planilha Orçamentária, não havendo fundamento para qualquer retificação do edital ou de seus anexos.

3. FRAGILIDADES NA COMPOSIÇÃO DOS CUSTOS DO CBUQ



Não procede a alegação da Impugnante de que a composição adotada para o CBUQ não contempla adequadamente os custos de transporte dos agregados utilizados na usinagem ou que os parâmetros de transporte empregados não reflitam a realidade logística da região.

Quanto ao alegado tratamento insuficiente dos custos de transporte dos agregados utilizados na usinagem do CBUQ, esclarece-se que o item 3.5 corresponde à composição de referência do DER-ES – código 40846, composição sintética de conhecimento público, e não à cotação obtida junto a usina comercial de terceiros.

Quanto ao transporte necessário à cadeia produtiva do CBUQ, a Administração optou por remunerá-lo de forma unificada: o item 5.1 (Transporte de Material Asfáltico (DNIT), com $XP = 16,0$ km e $XR = 0,00$ km) contempla, de forma unificada, o transporte associado à massa asfáltica, dispensando itens autônomos e fracionados para cada etapa da cadeia logística, razão pela qual os itens de transporte internos à composição 40846 constam com custo unitário zerado – são remunerados, de forma consolidada, pelo item 5.1, e não por omissão. Não procede, assim, a alegação de ausência de item orçamentário para esse transporte, remanescendo hígidos os itens 3.5 e 5.1.

O parâmetro $XP = 16,0$ km, aplicável tanto ao transporte de material asfáltico (item 5.1) quanto ao de brita graduada (item 5.2), foi apurado com base em pesquisa de mercado regional que identificou pedreira com produção própria de brita graduada sediada no próprio Município de São Mateus/ES, correspondendo ao trecho de maior distância entre esse ponto de carga e a frente de obra mais desfavorável (Balneário de Guriri), aferido por geoprocessamento, metodologia aceita pelo TCU (Acórdão 2.369/2011 – Plenário). Assim, os parâmetros de transporte adotados decorrem de critérios técnicos objetivos e refletem as condições consideradas pela Administração para a elaboração do orçamento estimativo, inexistindo subavaliação dos custos ou comprometimento da formação do preço de referência.

A pesquisa de mercado teve por finalidade apenas aferir a distância média de transporte, não constituindo indicação de fornecedor.

Dessa forma, verifica-se que os custos de transporte relacionados à execução do CBUQ foram devidamente considerados na metodologia adotada pela Administração, bem como que os parâmetros de transporte utilizados foram definidos com base em levantamento técnico compatível com as condições regionais e com os referenciais oficiais empregados na elaboração do orçamento. Assim, não procede a alegação da Impugnante, permanecendo hígidas as composições de custos e os parâmetros de transporte constantes da Planilha Orçamentária, não havendo fundamento para retificação do edital ou de seus anexos.

4. INSUFICIÊNCIA DAS INSTALAÇÕES PROVISÓRIAS



Não procede a alegação da Impugnante de que as instalações provisórias previstas na Planilha Orçamentária são insuficientes para atendimento das necessidades operacionais da obra.

Quanto à alegação de insuficiência das áreas administrativas, vestiários e demais estruturas destinadas ao funcionamento do canteiro de obras, 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, dimensões ou quantitativos 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.

No tocante à alegação de insuficiência dos quantitativos destinados à alimentação elétrica e às soluções de esgotamento sanitário do canteiro, esclarece-se que os quantitativos constantes da Planilha Orçamentária foram definidos com base nas necessidades estimadas para a execução do objeto, considerando o porte da obra, o prazo de execução e a metodologia adotada pela Administração na elaboração do orçamento.

Eventuais diferenças decorrentes da organização do canteiro, da quantidade de trabalhadores mobilizados, da potência dos equipamentos empregados ou da metodologia executiva adotada pela contratada constituem aspectos inerentes ao planejamento operacional de cada empresa, não sendo suficientes, por si sós, para demonstrar inadequação dos quantitativos previstos pela Administração.

Dessa forma, verifica-se que as instalações provisórias e seus respectivos quantitativos mostram-se compatíveis com as características do empreendimento e atendem às necessidades da contratação, inexistindo fundamento técnico ou jurídico que justifique a alteração da Planilha Orçamentária ou dos demais documentos que instruem o edital.

5. AUSÊNCIA DE CUSTOS INDISPENSÁVEIS À EXECUÇÃO

Esclarece-se que a inexistência de item específico para mobilização e desmobilização desses equipamentos não configura omissão orçamentária. Diferentemente do canteiro de obras, instalado uma única vez, em local fixo, cujos custos de implantação e desmobilização são tratados como item autônomo da planilha (item 1.5), os equipamentos destinados aos serviços de pavimentação operam em regime de deslocamento contínuo, acompanhando a evolução das frentes de serviço, razão pela qual os respectivos custos encontram-se incorporados às composições unitárias de referência adotadas pelo DER-ES, que contemplam os encargos inerentes à sua operação, utilização e produtividade.

Assim, a metodologia orçamentária adotada pelo DER-ES não exige a individualização desses custos em item específico, inexistindo previsão legal que imponha tal procedimento. Ademais, eventual criação de parcela autônoma para esse fim poderia ensejar duplicidade



de remuneração, uma vez que tais custos já integram as composições unitárias dos serviços de pavimentação.

Também não procede a alegação de ausência de previsão orçamentária para Administração Local.

A fixação da rubrica "Administração Local" em 0,00% no Detalhamento do BDI não representa ausência de custos, mas opção metodológica adotada pela Administração, compatível com as características, porte e prazo de execução da obra.

No presente caso, considerando o porte, a natureza e a duração da obra, adotou-se a metodologia segundo a qual os custos correspondentes à supervisão técnica direta dos serviços encontram-se absorvidos pela estrutura de Administração Central da própria Contratada, não havendo necessidade de manutenção de equipe de engenharia residente exclusiva e dedicada em tempo integral, distinta daquela já mobilizada para atendimento das atividades executivas previstas no contrato.

Além disso, a Planilha Orçamentária contempla a estrutura necessária para instalação e funcionamento do canteiro de obras, cujos custos já abrangem a infraestrutura operacional indispensável à execução dos serviços, inexistindo necessidade de criação de parcela autônoma para Administração Local.

Tal metodologia encontra amparo no art. 23 da Lei nº 14.133/2021, que confere à Administração a definição dos critérios técnicos utilizados na elaboração do orçamento estimativo, desde que fundamentados em referenciais oficiais e aptos a assegurar a exequibilidade da contratação.

Dessa forma, não há omissão de custos no orçamento estimativo, permanecendo hígdas a Planilha Orçamentária, o Detalhamento do BDI e os demais documentos que compõem o Edital, inexistindo fundamento técnico ou jurídico para sua alteração.

6. INCONSISTÊNCIAS NA SINALIZAÇÃO VERTICAL

Não procede a alegação da Impugnante quanto às supostas inconsistências nos quantitativos, nas áreas e nos critérios de distribuição da sinalização vertical previstos na Planilha Orçamentária.

Inicialmente, esclarece-se que os quantitativos constantes do orçamento estimativo foram definidos a partir do Projeto Executivo de Sinalização, observando as características geométricas da via, os acessos existentes, as interseções, as travessias, os pontos de conflito e as demais condicionantes técnicas identificadas durante a elaboração do projeto.

A definição da quantidade, localização, tipologia e respectivas áreas das placas de sinalização vertical não decorre da simples extensão das ciclovias, mas de critérios técnicos



próprios da engenharia de tráfego, em conformidade com as normas e manuais aplicáveis, bem como com as necessidades específicas de cada trecho objeto da intervenção.

Cumpra-se destacar que a Administração Pública possui discricionariedade técnica para definir as soluções de engenharia adotadas em seus projetos, cabendo-lhe estabelecer os dispositivos de sinalização considerados suficientes para garantir a segurança viária, a adequada orientação dos usuários e a plena funcionalidade da infraestrutura projetada.

Ressalte-se, ainda, que o orçamento estimativo foi elaborado em estrita consonância com o Projeto Executivo e seus memoriais, observando os referenciais oficiais de preços adotados pela Administração. Dessa forma, eventual alteração dos quantitativos sem demonstração técnica objetiva de erro material implicaria modificação indevida da solução de engenharia definida para o empreendimento.

Assim, não havendo demonstração objetiva de erro material, incompatibilidade técnica ou violação às normas aplicáveis, permanecem válidos os quantitativos previstos no Projeto Executivo e na Planilha Orçamentária.

Dessa forma, não procede a alegação da Impugnante, permanecendo hígidos os quantitativos, as áreas e os critérios de distribuição da sinalização vertical constantes do Projeto Executivo, da Planilha Orçamentária e dos demais documentos que compõem o Edital, inexistindo fundamento técnico ou jurídico para promover qualquer alteração no presente certame.

7. ESPECIFICAÇÃO DOS SERVIÇOS ASFÁLTICOS

Não procede a alegação da Impugnante quanto à suposta imprecisão na descrição dos serviços de imprimação e pintura de ligação constantes da Planilha Orçamentária.

Inicialmente, cumpre esclarecer que os serviços foram orçados mediante adoção das composições oficiais do DER-ES – Rodovias (Outubro/2025), referência expressamente indicada no Edital e na Planilha Orçamentária, observando a metodologia utilizada pelo órgão responsável pela elaboração dos referenciais de preços para obras rodoviárias no Estado do Espírito Santo.

Conforme se verifica na Planilha Orçamentária, o item 3.4 – Imprimação foi composto utilizando o código DER-ES 40817, cuja descrição é "Imprimação inclusive fornecimento e transporte comercial do material betuminoso". De igual forma, o item 3.6 – Pintura de ligação utiliza o código DER-ES 40819, descrito como "Pintura de ligação inclusive fornecimento e transporte comercial do material betuminoso".

Observa-se, portanto, que as descrições adotadas pela Administração reproduzem fielmente as composições oficiais do DER-ES, as quais já contemplam o fornecimento do ligante betuminoso, seu transporte comercial e todos os demais insumos, equipamentos e



mão de obra necessários à execução dos respectivos serviços, conforme a metodologia própria daquele referencial.

Eventual detalhamento interno da composição de custos constitui característica da metodologia do sistema referencial utilizado, não sendo exigível que a Administração reproduza, na descrição sintética da planilha, todos os insumos que compõem cada serviço.

Importante destacar que o orçamento estimativo foi elaborado em conformidade com o art. 23 da Lei nº 14.133/2021, utilizando referencial oficial de preços e metodologia objetiva, assegurando a adequada estimativa do custo da contratação e a plena exequibilidade do objeto.

Assim, a alegação da Impugnante decorre de interpretação equivocada da descrição sintética dos serviços, desconsiderando que as composições do DER-ES já abrangem todos os componentes necessários à execução da imprimação e da pintura de ligação, inclusive o fornecimento e o transporte comercial dos materiais betuminosos.

Dessa forma, não procede a alegação apresentada pela Impugnante, permanecendo hígidas as composições dos itens 3.4 e 3.6 da Planilha Orçamentária, inexistindo fundamento técnico ou jurídico para alteração do Edital ou de seus anexos.

8. CONCLUSÃO

Diante do exposto, a Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e Transportes:

- a) Item 1 (Divergências nos quantitativos da sinalização horizontal): **NÃO PROCEDE**, uma vez que os quantitativos constantes da memória de cálculo e da Planilha Orçamentária foram definidos em conformidade com o Projeto Executivo, observando as diferentes finalidades dos serviços de pavimentação e de sinalização horizontal. Quanto à pintura da ciclovia, a adoção da composição DER-ES Rodovias – Código 40925 – Sinalização Horizontal TMD = 400 mostra-se tecnicamente adequada à finalidade de sinalização viária, inexistindo fundamento para substituição por composição destinada à pintura acrílica de revestimento asfáltico.
- b) Item 2 (Omissão de serviços necessários à estrutura do pavimento): **NÃO PROCEDE**, porquanto os segmentos em que não foi prevista a regularização do subleito já apresentam condições técnicas compatíveis para receber diretamente as camadas subsequentes, tratando-se de decisão técnica adotada no Projeto Executivo, e não de omissão orçamentária.
- c) Item 3 (Fragilidades na composição dos custos do CBUQ): **NÃO PROCEDE**, uma vez que a composição do CBUQ observa a Tabela Referencial do DER-ES, sendo os custos de transporte considerados na metodologia orçamentária adotada pela Administração. Os parâmetros de transporte foram definidos com base em levantamento técnico e



pesquisa de mercado, inexistindo omissão de custos ou inadequação da formação do preço estimado.

- d) Item 4 (Insuficiência das instalações provisórias): **NÃO PROCEDE**, porquanto as instalações provisórias e seus respectivos quantitativos foram definidos de acordo com as características do empreendimento e mostram-se compatíveis com as necessidades estimadas para a execução da obra, cabendo à contratada organizar sua logística executiva em conformidade com a legislação aplicável.
- e) Item 5 (Ausência de custos indispensáveis à execução): **NÃO PROCEDE**, uma vez que os custos de mobilização e desmobilização dos equipamentos encontram-se incorporados às composições unitárias de referência do DER-ES, enquanto os custos relativos à Administração Local foram considerados segundo a metodologia orçamentária adotada pela Administração, compatível com o porte, a natureza e o prazo de execução da obra, inexistindo omissão de custos no orçamento estimativo.
- f) Item 6 (Inconsistências na sinalização vertical): **NÃO PROCEDE**, porquanto os quantitativos, as áreas e os critérios de distribuição da sinalização vertical foram definidos com base no Projeto Executivo de Sinalização, observando critérios técnicos de engenharia de tráfego e as características específicas do empreendimento.
- g) Item 7 (Especificação dos serviços asfálticos): **NÃO PROCEDE**, uma vez que as descrições dos serviços de imprimação e pintura de ligação reproduzem fielmente as composições oficiais do DER-ES, as quais já contemplam os insumos, materiais, transporte e mão de obra necessários à execução dos respectivos serviços, inexistindo qualquer imprecisão capaz de comprometer a elaboração das propostas.

Não restou demonstrado qualquer vício capaz de restringir a competitividade, comprometer a isonomia entre os licitantes ou inviabilizar a formulação das propostas.

Registra-se, por fim, que os presentes esclarecimentos passam a integrar o processo licitatório para todos os fins e efeitos.

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 3400310038003000380038003A00540052004100

Assinado eletronicamente por **FLAVIA BARBOSA MENDONÇA** em 27/07/2026 09:40

Checksum: **AEF4E7A59C0FB826532C8B7BB585B89A2B5427E2969E8CC10CB6FDDADBAE8A2B**



Autenticar documento em <https://pmsaomateus.nopapercloud.com.br/autenticidade> com o identificador 3400310038003000380038003A00540052004100, Documento assinado digitalmente conforme art. 4º, II da Lei 14.063/2020.