



Referência:

Impugnação ao Edital de Concorrência Eletrônica nº 90006/2025.

Processo nº 2025-SFH7M

Concorrência Eletrônica nº 90006/2025

Secretaria de Estado de Mobilidade e Infraestrutura – SEMOBI

JULGAMENTO DE IMPUGNAÇÃO

O presente julgamento se reporta à Impugnação ao Edital de Concorrência Eletrônica nº 90006/2025, que tem por objeto a “*CONTRATAÇÃO INTEGRADA DE EMPRESA ESPECIALIZADA PARA ELABORAÇÃO DE PROJETOS BÁSICOS E EXECUTIVOS DE ENGENHARIA E EXECUÇÃO DAS OBRAS DO NOVO AEROPORTO DA REGIÃO SERRANA (PISTA, PÁTIO, TERMINAL DE PASSAGEIROS E DEMAIS INSTALAÇÕES DE APOIO), LOCALIZADO NO MUNICÍPIO DE VENDA NOVA DO IMIGRANTE/ES*”.

I - RELATÓRIO

Trata-se de impugnação apresentada pela empresa A. MADEIRA INDÚSTRIA E COMÉRCIO LTDA, que em resumo, questiona aspectos técnicos da licitação, em especial quanto aos requisitos do edital, especificamente em relação a:

1. “(i) *Exigência de qualificação técnica relativa ao sistema PAPI: Prevista no Edital (item de habilitação técnica), consistente na comprovação de experiência em fornecimento, instalação, homologação e comissionamento de equipamentos de auxílio à navegação aérea do tipo PAPI, em desconformidade com a motivação constante do Termo de Referência, que se limita à instalação do sistema (vide referência no TR, item correspondente – pág. 35);*”
2. “(ii) *Inconsistência na matriz de riscos: No que se refere à ausência de alocação expressa de riscos regulatórios relevantes, notadamente aqueles relacionados à homologação e aprovação junto à ANAC e demais órgãos aeronáuticos, em desconformidade com a lógica da contratação integrada e com a adequada distribuição de riscos contratuais;*”



Sustenta que a “impugnação visa à adequação do instrumento convocatório aos parâmetros legais e técnicos aplicáveis, garantindo a isonomia entre os licitantes e a obtenção da proposta mais vantajosa para a Administração”.

A empresa A. MADEIRA INDÚSTRIA E COMÉRCIO LTDA. solicita “a) afastar a exigência de qualificação técnica relativa ao sistema PAPI, visto não se tratar de parcela de maior relevância técnica ou valor significativo do objeto, tratando-se de item de inexpressiva representatividade financeira e natureza acessória em relação ao objeto da contratação; a.1) subsidiariamente, acaso se opte por manter a exigência para o item, requer seja readequada a exigência, admitindo-se a sua comprovação na forma do art. 67, § 9º, da Lei 14.133/2021, mediante comprovação de atestados de potencial subcontratado, visto tratar-se de item tipicamente especializado e usualmente subcontratado; a.2) em qualquer das duas alternativas acima, requer seja realizada motivação circunstanciada da opção adotada pela Administração, na forma do art. 18, inciso IX, da Lei 14.133/2021, incluindo motivação específica que justifique de forma expressa a adoção de exigência que restringe a concorrência; b) que seja promovida a revisão da matriz de riscos, com a adequada alocação dos riscos regulatórios relacionados inerentes à homologação do sistema PAPI junto aos órgãos aeronáuticos competentes, notadamente a ANAC e o DECEA, tal como exposto em tópico próprio desta impugnação”.

Tendo em vista os aspectos técnicos da impugnação, a comissão de contratação encaminhou, por meio do Registro de Encaminhamento nº 2026-XNH7F9, para a área técnica, que se manifestou acerca dos pontos trazidos no questionamento da licitante, vide documento e-Docs 2026-5P53FT, e considerando a manifestação da área técnica, a comissão de contratação passa a decidir.

II - TEMPESTIVIDADE

O item 15 do Edital estabelece o seguinte:

“15.1 - Qualquer pessoa é parte legítima para impugnar este Edital por irregularidade na aplicação da legislação ou para solicitar esclarecimento sobre os seus termos, devendo protocolar o pedido até 3 (três) dias úteis antes da data da abertura do certame.

15.2 - A impugnação e o pedido de esclarecimento poderão ser protocolizados no órgão realizador do certame, de 9 às 18 horas, ou enviadas para o e-mail



cpl@semobi.es.gov.br. Somente serão aceitas impugnações protocolizadas se assinadas pelo impugnante.

(...)

15.7 - A resposta à impugnação ou ao pedido de esclarecimento será divulgada por publicação em campo do Sistema de Compras do Governo Federal, no prazo de até 3 (três) dias úteis, limitado ao último dia útil anterior à data da abertura do certame, ficando os interessados obrigados a acessar o endereço para a obtenção das informações prestadas.”

No presente caso, a impugnação foi apresentada no dia 31/03/2026, às 17:43, via correio eletrônico, e, portanto, dentro do prazo estabelecido no item 15.1, tendo em vista que a abertura do certame está agendada para ocorrer no dia 06/04/2026, sendo que no dia 03/04/2026 é feriado, ficando-se o prazo para apresentação de esclarecimentos e impugnação no dia 31/03/2026, motivo pelo qual passaremos à análise dos fundamentos da impugnação.

III – DOS FUNDAMENTOS

Conforme já destacado na presente peça, o licitante questiona aspectos técnicos da licitação, em especial quanto supostas irregularidades no tocante à *exigência de qualificação técnica relativa ao sistema PAPI e inconsistência na matriz de riscos*.

Entretanto, tomando por base a manifestação da área técnica, com o devido respeito, importa primeiramente destacar e enfrentar o ponto central de toda a discussão que margeia a impugnação, que diz respeito à justificativa das exigências de qualificação técnica que fundaram as opções do administrador no presente certame.

Apesar da empresa impugnante afirmar que a administração “*dizer que motivou*” para nos pedidos requerer “*seja realizada motivação circunstanciada da opção adotada pela Administração (...) incluindo motivação específica que justifique de forma expressa a adoção de exigência que restringe a concorrência*”, insinuando que não houve a devida motivação no presente certame, tais fatos, pelo que afirma categoricamente o relatório técnico de engenharia, não se sustentam.

Numa primeira leitura, menos atenta e sem confrontar com o que está robustamente destacado no próprio Termo de Referência, pode até parecer que os gestores responsáveis



pela contratação não se desincumbiram do dever de justificar as escolhas técnicas questionadas ou deixaram de observar as boas práticas de engenharia.

Entretanto, como se verificará abaixo, as escolhas, tanto no tocante à exigência de qualificação técnica relativa ao sistema PAPI e a definição da matriz de riscos, não apenas observaram os requisitos legais, como foram robustamente esclarecidas e justificados nos documentos de planejamento da contratação e no Edital, como pontuado com a devida profundidade pela área técnica, conforme abaixo se verifica da transcrição da análise constante dos autos.

Conforme relatado pela área técnica (Documento E-Docs 2026-5P53FT), com os fundamentos replicados na presente peça em razão da especificidade do assunto:

“A impugnante requer, em síntese, a revisão da exigência de qualificação técnica com a exclusão do item 3.2.6.1(B)(08) ou, alternativamente, que seja admitida, na forma do art. 67, §9º, da Lei 14.133/2021, a comprovação de atestados de potencial subcontratado, caso não seja acolhida a impugnação; e ainda, que apresente as motivações circunstanciadas em caso de manutenção das disposições editalícias.

Em complemento, requer que seja promovida a revisão da matriz de riscos, com a alocação dos riscos regulatórios inerentes à homologação do sistema PAPI junto aos órgãos aeronáuticos competentes, notadamente a ANAC e DECEA, à CONTRATANTE.

Entretanto, com o devido zelo administrativo, embora a empresa impugnante sustente que o edital teria estabelecido restrições incompatíveis com a competitividade e com a proporcionalidade exigidas pela Lei nº 14.133/2021, tais alegações não se sustentam quando confrontadas com o teor efetivo do Edital, do Termo de Referência e da própria modelagem técnica da contratação, tendo em vista que os instrumentos de planejamento da contratação, somados ao esclarecimento de dúvidas nº3 (2026-6FV35V - E-DOCS – Processo nº2025-SFH7M), justificaram de forma clara os pontos questionados.

Como se verificará abaixo, a modelagem adotada pela Administração não apenas observa os requisitos legais, como também se encontra técnica e juridicamente motivada no próprio Edital e no Termo de Referência, de forma compatível com a natureza do empreendimento, com o regime de execução escolhido e com a necessidade de resguardar a boa execução contratual, a segurança da obra e das operações aeroportuárias, a fiscalização administrativa e o interesse público.

Diante disso, e considerando o teor da impugnação, faz-se necessário transcrever parcialmente trechos do Edital e do Termo de Referência que justificam os pontos questionados pelo impugnante, a fim de reforçar e elucidar de forma definitiva a motivação técnica já constante dos autos.

- *Indevidas exigências de qualificação técnica (item 3.2.6.1(B)(08)):*



TERMO DE REFERÊNCIA – ITEM 3 (Documento 2025-LP3C55, pág. 4 e 5)

“Os requisitos ou obrigações de resultado pelos quais a contratada não terá liberdade para inovar, conforme alínea “b”, inc. XXVII, art. 6º da Lei 14.133/2021, estão definidos na tabela a seguir:”

(...)

“TERMO DE REFERÊNCIA – ITEM 9 (Documento 2025-LP3C55, pág. 32 a 40)

“Para definição dos critérios de qualificação técnica, foram adotados os itens de maior relevância técnica ou financeira (valor significativo), conforme estabelecido no art. 67, §1º, da Lei nº 14.133/2021, para os quais será de fundamental importância a comprovação de experiência da futura contratada para sua execução.”

“Subcontratação

Poderá ocorrer a subcontratação parcial dos serviços no limite máximo de 30% (trinta por cento), em casos excepcionais expressamente aprovados pela SEMOBI, excetuando-se as parcelas de maior relevância e valor significativo do objeto.”

No mesmo item, o Termo de Referência estabelece entre as parcelas de comprovação técnico-operacional, as seguintes exigências:

(...) Itens de maior relevância financeira de acordo com a curva ABC:

- Execução de terraplenagem com compactação de aterro mínima a 90% do grau de compactação Proctor. Correspondente a 25,09% no total do valor estimado.*
- Execução de pavimentação de pista de pouso e decolagem de aeroportos em concreto asfáltico (CBUQ). Correspondente 8,29% no total do valor estimado.*

Itens de maior relevância técnica:

- Execução de pavimentação de pátio de aeronaves de aeroportos em concreto rígido, FCK=45Mpa.*
- Execução de grooving em pavimento de pista de pouso e decolagem de aeroporto.*
- Execução da instalação de balizamento luminoso fotovoltaico autônomo em pista de pouso e decolagem.*
- Construção de Terminal de Passageiros de aeroportos.*
- Execução da instalação de sistema PAPI em pista de pouso e decolagem.*

A exigência de comprovação de capacidade técnica-operacional para execução dos serviços previstos nos itens acima listados, justificam-se pela relevância técnica significativa que os mesmos apresentam para execução do objeto a ser contratado, embora represente percentual financeiro inferior a 4% da planilha orçamentária.



Os itens em referência se tratam de processos técnicos especializados, integrantes da etapa da elaboração de projetos e execução da obra, não passíveis de aferição apenas por quantitativos físicos, mas que demandam comprovação de experiência técnico-operacional.

A complexidade técnica e os elevados padrões de precisão internacionais exigidos nos regulamentos aeronáuticos demandam empresas qualificadas e capacitadas, relacionando-se diretamente à mitigação de riscos operacionais. Da mesma forma, aplica-se o entendimento à elaboração dos respectivos projetos que exigem a contratação de empresas especializadas. O modal aéreo não admite imprecisões ou falhas de infraestrutura, pois trabalha com elevadas velocidades de deslocamento, equipamentos eletrônicos e visuais, e variados tipos de condições meteorológicas, devendo garantir em todos os cenários total segurança aos usuários.

(...) O sistema PAPI (Precision Approach Path Indicator), estabelece uma rampa visual de elevada precisão utilizada no procedimento de pouso, fase mais crítica do voo, requerendo complexo, rigoroso e preciso processo de instalação e preparação de sua infraestrutura, não permitindo erro, sob risco de um acidente aeronáutico.

(...) Destacamos abaixo quadro que demonstra os processos técnicos de execução indispensáveis à qualidade, durabilidade e sustentabilidade da obra, conforme normas técnicas aplicáveis e diretrizes do Estudo Técnico Preliminar.”

(...)

(...) “Os quantitativos mínimos para fins de comprovação da capacidade técnico operacional foram estabelecidos em no máximo 50% do quantitativo previsto para a licitação, **restritos aos itens de maior relevância técnica e/ou financeira.**

(...) Ressaltamos que exigência do serviço tem fundamental relevância técnica para o objeto, ainda que represente percentual inferior aos 4%. Ressalta-se que a SEMOBI busca preservar o interesse público, evitando o risco de projetos mal elaborados e consequente prejuízo no andamento do contrato. A Secretaria entende que não haverá prejuízo à competitividade licitatória e sim, a busca do melhor concorrente para a plena execução do objeto, garantindo um produto final de qualidade para o cidadão capixaba.

(...) Vale ressaltar que em 2018, a Douta Procuradoria Geral do Estado do Espírito Santo publicou o Guia de Boas Práticas Sobre Qualificação Técnica trazendo o seguinte entendimento: “Mas há casos em que mesmo sem apresentar valor significativo, um item pode se revestir de complexidade técnica elevada, ou seja, quando a técnica inabitual e complexa estiver associada a item de baixo valor no contexto do futuro contrato, porém, imprescindível para a sua boa execução, impondo que seja exigida a experiência anterior nessa parcela de maior relevância técnica, todavia, que não apresenta valor significativo”. GUIA DE BOAS PRÁTICAS SOBRE QUALIFICAÇÃO TÉCNICA, PGE 2018.



GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

Secretaria de Estado de Mobilidade e Infraestrutura - SEMOBI

Em consonância, insta destacar que este entendimento corrobora com a determinação da NLLC, N^o14.133/2021, conforme o Art. 67^o,1^o:

§ 1^o A exigência de atestados será restrita às parcelas de maior relevância ou valor significativo do objeto da licitação, assim consideradas as que tenham valor individual igual ou superior a 4% (quatro por cento) do valor total estimado da contratação.”

Esse também é o entendimento do Tribunal de Contas do Estado do Espírito Santo.

No que se refere à alegação de indevida exigência de qualificação técnica, a impugnação igualmente não merece prosperar. Nos termos do art. 67 da Lei n^o 14.133/2021, a exigência de atestados deve se restringir às parcelas de maior relevância ou valor significativo do objeto. E foi exatamente isso que a Administração fez no presente caso.

A impugnante, ao que parece, pretende tratar como “ilegal e desproporcional a exigência de qualificação técnica-operacional relativa ao sistema PAPI, por indevida exigência de experiência prévia em atividade que não é típica da engenharia civil sendo usualmente subcontratada”, aquilo que nada mais é do que a tradução objetiva do próprio escopo e um dos requisitos de finalidade do empreendimento.

Ora, se o objeto licitado compreende elaboração de projetos básico e executivo de pista de aeródromo incluindo auxílios essenciais à segurança das operações de pouso e decolagem exigidos pelo Regulamento Brasileiro de Aviação Civil n^o154 (RBAC 154 EMD 08), não há qualquer excesso em exigir experiência anterior compatível com essas mesmas parcelas.

O excesso existiria se a Administração houvesse exigido comprovações irrelevantes, desconectadas do objeto, quantitativos desproporcionais ou especializações artificiais. Mas não foi isso que ocorreu. Ao contrário, as exigências recaem precisamente sobre parcelas que compõem a essência técnica do objeto e as obrigações de finalidade definidas no Edital e Termo de Referência.

Também não procede a tentativa de desqualificar as exigências qualitativas relativas aos Sistema PAPI (Sistema visual indicador de rampa de aproximação). Conforme disposto no esclarecimento de dúvida n^o3, o sistema PAPI é um sistema obrigatório, disposto na cláusula 154.305(j)(1)(i)(A) do RBAC n^o154 EMD 08, para pousos de aeronaves a jato e em aeródromos com características de relevo circunvizinhas semelhantes à região do Caxixe/Venda Nova do Imigrante.



(j) Sistemas visuais indicadores de rampa de aproximação

(1) Aplicação

(i) Um sistema visual indicador de rampa de aproximação deve ser destinado a auxiliar na aproximação de uma pista de pouso e decolagem, conte ou não a pista com outros auxílios visuais ou por instrumentos, quando uma ou mais das seguintes condições estiverem presentes:

(A) a pista é utilizada por turbo-jatos ou outras aeronaves com requisitos semelhantes de orientação de aproximação;

(B) o piloto de qualquer tipo de aeronave possa ter dificuldades ao julgar a aproximação devido a:

(1) orientação visual inadequada, como durante aproximações sobre superfície aquática ou terrenos sem referências visuais durante o dia, ou na ausência de luzes externas suficientes na área de aproximação à noite; ou

(2) informações equivocadas, como as produzidas por terrenos vizinhos com características ilusórias ou declividades da pista de pouso;

(C) a presença de objetos na área de aproximação que possam oferecer sérios riscos se uma aeronave descer abaixo da trajetória normal de aproximação, especialmente se não houver auxílios visuais ou por instrumentos para alertar sobre esses objetos;

(D) condições físicas nas duas extremidades de uma pista de pouso que apresentem sérios riscos no caso de uma aeronave realizar o toque antes de alcançar a cabeceira ou que ultrapassar acidentalmente o fim da pista; e

(E) o terreno ou as condições meteorológicas prevalentes são tais que a aeronave pode estar sujeita a turbulências incomuns durante a aproximação.

NOTA – Orientações sobre a prioridade da instalação de sistemas visuais indicadores de rampa de aproximação podem ser encontradas no Apêndice G deste RBAC.

(ii) O sistema visual indicador de rampa de aproximação padrão, conforme demonstrado na Figura D-12, deve consistir no seguinte:

Origem: SIA



80/239

RBAC nº154 EMD 08, pág. 80.

Aqui, é importante ser claro. A Administração não exigiu elemento desarrazoado ou desconectados do objeto contratual. Exigiu, apenas, que a empresa demonstre experiência mínima anterior em serviços dessa natureza. Admitir o contrário, com o devido respeito, seria temerário, expondo a sociedade ao risco de um acidente aeronáutico.

No que tange a alegação da impugnante de que o sistema PAPI não se insere no conjunto de atividades típicas da engenharia civil, trazemos em destaque a própria descrição da proposta comercial juntada ao requerimento, vejamos:”

(...)

“Trecho da proposta comercial anexada pela impugnante ao seu relatório.

Demonstra-se que o ITEM 1 - INFRAESTRUTURA da proposta comercial trata-se exclusivamente de obras de infraestrutura civil e que o ITEM 2 - INSTALAÇÃO refere-se a obras e instalações de infraestrutura elétrica, típicos de obras de construção de aeroportos, comprovando a razoabilidade da exigência editalícia.

Se a futura contratada será responsável por executar obras de construção de um novo aeroporto na região das montanhas capixabas que objetiva a operação de pouso e decolagem de aeronaves comerciais e particulares, em um terreno reconhecidamente montanhoso e de condição meteorológica instáveis, instalar um sistema PAPI é condição obrigatória, portanto, como sustentar, seriamente, que seria excessivo exigir ao menos um atestado qualitativo que comprove experiência prévia mínima nessa frente?



GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

Secretaria de Estado de Mobilidade e Infraestrutura - SEMOBI

Diferente situação seria se o edital exigisse quantitativos exorbitantes, múltiplos atestados sucessivos ou experiência em condições artificiais e dissociadas do escopo. Mas não é o caso.

O que houve foi exatamente o oposto: a Administração, ciente da sensibilidade técnica dessas parcelas, optou por exigir comprovação mínima e aderente ao objeto, justamente para evitar que o empreendimento dessa magnitude seja confiado a empresa desprovida de experiência elementar em componentes críticos da contratação.

A impugnante, tentando comprovar sua tese da inaplicabilidade da exigência da experiência prévia em implantação de sistema PAPI, juntou às suas alegações editais de processos licitatórios que, porém, necessitariam de uma análise mais aprofundada, vejamos:

O Processo Licitatório nº4231.2025.CE.90075.SAD.SEMOBI/PE, Edital da Concorrência Eletrônica nº90075, trata-se de uma obra de REFORMA E ADEQUAÇÃO da pista de pouso e decolagem, do Aeroporto de Caruaru/PE, sob o regime de empreitada por preço unitário. Nesse aeródromo o sistema PAPI já existe e está em operação no Aeroporto de Caruaru/PE.

Já o Edital da Concorrência nº336-2025, do Município de Caxias do Sul, cujo objeto consiste em obras de infraestrutura do novo Aeroporto Regional da Serra Gaúcha/RS (FASE 1), também sob o regime de empreitada por preço unitário, corresponde apenas às obras de infraestrutura (FASE 1), ou seja, o aeroporto após a conclusão do objeto não estará operacional, pois nenhuma edificação (por exemplo a subestação elétrica) ou demais instalações serão concluídas nessa etapa. Uma nova contratação complementar obrigatoriamente será realizada.

De forma oposta, comprovando o estudo prévio realizado por nossa equipe técnica na fase de planejamento da contratação, demonstraremos licitações realizadas em âmbito municipal e federal que comprovam a prática comum da exigência da qualificação técnico-operacional do sistema PAPI, vejamos:

Concorrência eletrônica nº006/2024, processo nº9.705/2024, Prefeitura Municipal de Americana/SP.

Objeto: 1.1. O objeto da presente licitação é a CONTRATAÇÃO DE EMPRESA ESPECIALIZADA PARA ELABORAÇÃO DO PROJETO EXECUTIVO E EXECUÇÃO DAS OBRAS DE REFORMA E ADEQUAÇÃO DA PISTA DE POUSO E DECOLAGEM, FAIXA DE PISTA, RESA, PISTAS DE TAXI E SISTEMA DE DRENAGEM, INSTALAÇÃO DE AUXÍLIOS À NAVEGAÇÃO E OBRAS COMPLEMENTARES PARA O AEROPORTO DE AMERICANA-SP (SDAI).



GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

Secretaria de Estado de Mobilidade e Infraestrutura - SEMOBI

3. HABILITAÇÃO TÉCNICA (art. 67 da Lei 14.133/2021)

a) Prova de registro ou inscrição, no Conselho Regional de Engenharia e Agronomia (CREA) da empresa licitante e de seu(s) responsável(is) técnico(s), da região a que estiverem vinculados.

a.1) No caso de a empresa licitante ou o responsável técnico não serem registrados ou inscritos no CREA ou do Estado de São Paulo, deverão ser providenciados os respectivos vistos deste órgão regional por ocasião da assinatura do contrato nos termos da Súmula 49 do TCESP.

b) Comprovação de Qualificação Técnica Operacional - nos termos do inciso II, do artigo 67 da Lei Federal nº 14.133/2021, a ser realizada mediante apresentação de certidão(ões) ou atestado(s) em nome da empresa licitante, que comprove a execução de 50% da quantidade da parcela de maior relevância do objeto, assim definida:

Parcela de Maior Referência	Quantidade a ser comprovada (50%)
Execução de pavimento em CBUQ – binder/capa ou similar	4.892 ton ou 2.038 m3;
Luminária Elevada de Borda de Pista, bidirecional, LED, SOLAR/AUTÔNOMA, fornecimento e instalação	20 unidades
Sistema PAPI composto por quatro Caixas de Luz de PAPI, padrão ICAO, incluindo: clinômetros, transformadores de isolamento; kits conectores MT e BT;	01 unidade

Trecho do Edital da concorrência eletrônica nº006/2024 – Aeroporto de Americana/SP.

Concorrência nº80/2025, Prefeitura de Dionísio Cerqueira/SC.

Objeto: 2.1. CONTRATAÇÃO DE EMPRESA DE ENGENHARIA PARA A EXECUÇÃO DE

OBRA DE CONSTRUÇÃO CIVIL E ELÉTRICA DE IMPLEMENTAÇÃO DO BALIZAMENTO NOTURNO, INDICADOR DE DIREÇÃO DE VENTO ILUMINADO, FAROL ROTATIVO E AUXÍLIO VISUAL INDICADOR DE PERCURSO DE APROXIMAÇÃO DE PRECISÃO – PAPI NA LATERAL DA CABECEIRA 01 DO AEROPORTO DE DIONÍSIO CERQUEIRA/SC.

16.1.3. Qualificação Técnica:

I. **Certidão da Pessoa Jurídica** emitida pelo Conselho de Classe com habilitação para execução do serviço e com jurisdição no Estado onde está sediada a empresa, com validade na data limite da entrega da documentação e das propostas.

II. **Certidão da Pessoa Física** do Profissional que será o responsável pela obra, emitida pelo Conselho de Classe com habilitação para execução do serviço e com jurisdição no Estado onde está sediado, com validade na data limite da entrega da documentação e das propostas.

III. Comprovação do licitante de possuir na data prevista para entrega da proposta, um profissional responsável de nível superior (**Engenheiro Civil/Arquiteto**) ou outros devidamente reconhecidos pela entidade competente, devidamente registrado no órgão.

a. **O vínculo do profissional com a empresa poderá ser comprovado através de:**

❖ **Registro profissional na carteira do trabalho** acompanhada da cópia autenticada do registro do profissional no livro de registro de empregados da empresa; ou

❖ **Contrato de Prestação de Serviço registrado no órgão competente**, que comprove a vinculação e responsabilidade; ou

❖ **Contrato de Prestação de Serviço celebrado entre as partes**, que comprove a vinculação e responsabilidade do profissional, com autenticação das assinaturas em cartório; ou

❖ **Certidão de Pessoa Jurídica determinando o responsável técnico**; ou

❖ **Na hipótese do sócio ser também o responsável técnico pela empresa**, poderá ser comprovado através do Contrato Social ou Alteração Contratual.

IV. Atestado(s) emitido(s) por entidade pública ou privada, devidamente registrado no CREA/CAU ou outro devidamente reconhecido, que comprove a empresa licitante ter executado projeto de características técnicas similares a do objeto da presente licitação, atestando a execução de: Execução de obra de implantação de PAPI - Precision Approach Path Indicator;

Trecho do Edital da concorrência nº080/2025 – Aeroporto Dionísio Cerqueira/SC.



GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

Secretaria de Estado de Mobilidade e Infraestrutura - SEMOBI

Licitação Eletrônica nº195/ADLI-1/SBSP/2020, Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO.

Objeto: CONTRATAÇÃO DE SERVIÇOS TÉCNICOS ESPECIALIZADOS DE ENGENHARIA PARA ELABORAÇÃO DO PROJETO EXECUTIVO E PARA A EXECUÇÃO DAS OBRAS E SERVIÇOS DE ADEQUAÇÕES DA SINALIZAÇÃO HORIZONTAL DA PISTA AUXILIAR, ADEQUAÇÕES NO BALIZAMENTO LUMINOSO PARA RECUO DA CABECEIRA 35R E INSTALAÇÃO DE PAPI (INDICADOR DE TRAJETÓRIA DE APROXIMAÇÃO DE PRECISÃO) PARA AS CABECEIRAS 17L E 35R DO AEROPORTO DE SÃO PAULO - CONGONHAS (SBSP).

c) atestado(s) de capacidade técnico-operacional que comprove(m) que a licitante tenha executado, para órgão ou entidade da administração pública direta ou indireta, federal, estadual, municipal ou do Distrito Federal, ou ainda para empresa privada, serviços de características técnicas similares às do objeto da presente licitação, cuja parcela de maior relevância técnica e de valor significativo é(são) a(s) seguinte(s):

c.1) Instalação de Sistema Visual Indicador de Rampa de Aproximação para Pista de Pouso de Aeroporto.

Disponível

em:

https://licitacao.infraero.gov.br/arquivos_licitacao/2020/SEDE/195_ADLI-1_SBSP_2020_LI/EDITAL_195_2020_1.pdf

Nota-se que a exigência de experiência prévia na execução da implantação do sistema PAPI é prática já adota pela administração pública em obras que envolvam a construção, implantação ou readequação de auxílios à navegação aérea em pistas de pouso e decolagem de aeroportos. As licitações acima apresentadas não representam uma lista exaustiva.

Sob o ponto de vista técnico, não se identifica incompatibilidade material. Isso porque, em sistemas aeroportuários dessa natureza, a implantação funcional do PAPI não se exaure no mero assentamento físico do equipamento. A entrega útil e operacional do subsistema pressupõe, de forma integrada, a compatibilização entre infraestrutura civil e elétrica, fornecimento do equipamento adequado, instalação conforme projeto aprovado, testes, ajustes, comissionamento e submissão às etapas de verificação regulatória cabíveis. Em outras palavras, a instalação, em sentido técnico-operacional, não pode ser compreendida de forma fragmentada e dissociada das etapas necessárias à sua efetiva entrada em operação.

Na presente licitação das obras de construção do novo Aeroporto da Região Serrana em Venda Nova do Imigrante/ES, destaca-se o fato do regime definido ser a Contratação Integrada, caracterizada pela execução de obras e serviços de engenharia em que o contratado é responsável por elaborar e desenvolver os projetos básico e executivo, executar obras e serviços de engenharia, fornecer bens ou prestar serviços especiais e realizar montagem, teste, pré-operação e as demais operações necessárias e suficientes para a entrega final do objeto, conforme disposto no inc. XXXII, art. 6º da Lei 14.133/2021.



Como se vê, rejeita-se totalmente a alegação de que inexistiria justificativa técnica para a exigência editalícia. Tal afirmação não resiste à simples leitura do edital e do Termo de Referência.

A exigência editalícia não foi estabelecida de modo arbitrário nem desconectado do objeto. Ao contrário, decorre da própria natureza da contratação, que abrange a entrega de aeroporto apto à operação, em regime de contratação integrada, no qual a futura contratada assumirá responsabilidade pela concepção da solução, pelo desenvolvimento dos projetos, pela implantação dos sistemas e pela entrega final do objeto em condições de funcionamento.

Ao que tudo indica, a impugnante tenta converter em “falta de justificativa” aquilo que, em verdade, é simples discordância com a modelagem adotada pela Administração. Mas discordar da escolha administrativa não significa demonstrar sua invalidade.

E, no presente caso, a escolha administrativa está motivada, é proporcional, guarda pertinência com o objeto, não impede a competitividade em termos ilegítimos e se mostra inteiramente compatível com a Lei nº 14.133/2021. Portanto, não há violação aos princípios da razoabilidade, motivação, transparência ou competitividade.

Ao revés, o que se verifica é que a Administração estruturou o certame em conformidade com a complexidade efetiva do empreendimento, com o regime de contratação integrada e com a necessidade de selecionar empresa efetivamente apta a conceber e executar a solução global pretendida.

Quanto a não adoção do disposto no art. 67, §9º, da Lei 14.133/2021:

Art.67 (...)

*§ 9º O edital **poderá** prever, para aspectos técnicos específicos, que a qualificação técnica seja demonstrada por meio de atestados relativos a potencial subcontratado, limitado a 25% (vinte e cinco por cento) do objeto a ser licitado, hipótese em que mais de um licitante poderá apresentar atestado relativo ao mesmo potencial subcontratado.*

Demonstra-se que a aplicação, no presente certame, do disposto no art. 67, §9º, da Lei 14.133/2021, para a qualificação técnico-operacional do Sistema PAPI, é condição facultada à administração, de acordo com seu planejamento da contratação e análise de risco.

Considerando tratar-se de sistema responsável pela garantia da segurança das operações de pouso, além de configurar requisito normativo obrigatório para operação de aeronaves a jato, conforme consta do RBAC 154/ANAC, é comprovadamente temerário na presente contratação aceitar a atestação de potencial subcontratado, pois assume-se que a licitante não detém qualquer expertise sobre o tema. Essa condição certamente iria expor a sociedade ao risco, podendo culminar na conclusão da obra sem a devida homologação do sistema, o que impediria o início pleno da operação do Aeroporto. Contratações anteriores realizadas por esta Secretaria, corroboram com esse entendimento, e a partir das lições aprendidas, em consonância ao benchmarking realizado durante a fase do Estudo Técnico Preliminar, a decisão pelas exigências editalícias definidas na qualificação técnico-operacional demonstram-se as mais vantajosas à administração pública, sem ferir a competitividade do certame.



Além disso, a Instalação do Sistema PAPI não se trata de metodologia ou serviço restrito no mercado, nem mesmo inevitavelmente subcontratado, conforme demonstrado no rol de licitações elencadas no presente relatório, o que justifica a não adoção do disposto no art. 67, §9º, da Lei 14.133/2021.

QUANTO A AUSÊNCIA DE ALOCAÇÃO DOS RISCOS REGULATÓRIOS À HOMOLOGAÇÃO DO SISTEMA PAPI. AJUSTES NA MATRIZ DE RISCO.

A Matriz de risco (2025-HCMT8R) integrante do edital visa elencar os principais eventos que possam impactar o equilíbrio econômico-financeiro do objeto licitado. Não tem o objetivo de ser uma lista exaustiva de todas as possíveis ocorrências em uma contratação.

Conforme disposto no art. 6º, inc. XXVII da Lei 14.133/2021:

XXVII - matriz de riscos: cláusula contratual definidora de riscos e de responsabilidades entre as partes e caracterizadora do equilíbrio econômico-financeiro inicial do contrato, em termos de ônus financeiro decorrente de eventos supervenientes à contratação, contendo, no mínimo, as seguintes informações:

a) listagem de possíveis eventos supervenientes à assinatura do contrato que possam causar impacto em seu equilíbrio econômico-financeiro e previsão de eventual necessidade de prolação de termo aditivo por ocasião de sua ocorrência;

b) no caso de obrigações de resultado, estabelecimento das frações do objeto com relação às quais haverá liberdade para os contratados inovarem em soluções metodológicas ou tecnológicas, em termos de modificação das soluções previamente delineadas no anteprojeto ou no projeto básico;

c) no caso de obrigações de meio, estabelecimento preciso das frações do objeto com relação às quais não haverá liberdade para os contratados inovarem em soluções metodológicas ou tecnológicas, devendo haver obrigação de aderência entre a execução e a solução predefinida no anteprojeto ou no projeto básico, consideradas as características do regime de execução no caso de obras e serviços de engenharia;

É certo que a contratação integrada se caracteriza pela plena execução do objeto incluindo as etapas de elaboração dos projetos básicos e executivos, execução de obras e serviços de engenharia, fornecimento de bens e serviços especiais, montagem, teste, pré-operação e as demais operações necessárias e suficientes para a entrega final.

A impugnante em suas alegações, ressalta que a ausência de previsão na matriz de risco dos eventos regulatórios inerentes a homologação do sistema PAPI junto aos órgãos aeronáuticos (ANAC e DECEA) evidencia desalinhamento entre o tratamento conferido ao sistema no plano contratual e a rigidez da exigência na fase de habilitação.

Tal alegação, limita-se a tentativa da impugnante de reforçar sua tese anterior, o que preliminarmente demonstra seu completo desconhecimento do processo de instalação e homologação do sistema PAPI.

O processo de homologação do sistema PAPI ocorre por etapas, em fases bem definidas pela Agência Nacional de Aviação Civil, iniciando-se nos estudos de Zonas



GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

Secretaria de Estado de Mobilidade e Infraestrutura - SEMOBI

de Proteção de Auxílios à Navegação (PZPANA), elaboração do projeto básico e executivo de implantação do sistema de acordo com o mix de aeronaves definido e as características operacionais e de infraestrutura desejadas; posteriormente, submete-se o projeto previamente ao regulador para aprovação.

Após essa etapa, estando os projetos aprovados, é emitido pela ANAC a “Anuência de Obra”, passando-se à realização das obras de infraestrutura e instalação dos sistemas PAPI em ambas as cabeceiras de pista, estritamente de acordo com o projeto já validado pelo regulador.

(...)

Após a conclusão da instalação, comunica-se o regulador e solicita-se a realização da inspeção in loco e voo da aeronave laboratório do Comando da Aeronáutica (GEIV – Grupamento Especial de Inspeção em Voo), que por sua vez realizará a conferência entre o projeto aprovado, a infraestrutura e os equipamentos instalados.

Concluimos, portanto, que o risco de não homologação está restrito a possível falha na execução dos projetos do sistema PAPI ou das obras e instalação do equipamento, ações de responsabilidade integral da empresa contratada, não se confundindo com risco externo ou extracontratual. Portanto, limita-se a risco de Erro de Projeto ou Deficiência de Equipamentos, ambos alocado na Matriz de risco à contratada.

MATRIZ DE RISCOS				
TIPO	DESCRIÇÃO	MATERIALIZAÇÃO	MITIGAÇÃO	ALOCUÇÃO
Obsolescência Tecnológica, Inovação Técnica / Deficiência de Equipamentos	Não alcance dos requisitos de qualidade	Atraso da obra, Elevação dos custos - Retrabalhos	Contratação integrada	Contratado
Projeto	Danos e prejuízos causados à obra por erro ou falha de projeto	Atraso cronograma e elevação de custos	Seguro de risco de engenharia e cláusula contratual de aplicação de penalidades e rescisão do contrato	Contratado

Dessa forma, o pedido de impugnação visando afastar eventual risco regulatório inerente à homologação do sistema PAPI seria temerário e contribuiria somente para reduzir a responsabilidade da empresa contratada, pois estamos certos que a regulação é necessária e obrigatória, principalmente quando se trata de sistema aeroportuários atrelados à segurança das operações aéreas e da sociedade.

CONCLUSÃO

Assim, tendo em vista todos os argumentos lançados no presente relatório, conclui-se que:

1. Deve ser mantida a exigência de qualificação técnico-operacional constante do Edital e do Termo de Referência no que tange ao Sistema PAPI, na forma disposta no item 3.2.6.1 (B)(08), por ser proporcional e diretamente relacionada às parcelas de maior relevância técnica do objeto e elemento fundamental à garantia da segurança operacional e regulatória, além de ser prática comum adotada pela administração pública e não restritiva à concorrência;
2. Inexiste ausência de justificativa técnica para adoção dos elementos de qualificação previsto no edital, uma vez que a motivação das exigências



editícias está expressamente consignada no Edital, no Termo de Referência e nos documentos de planejamento da contratação.

3. *Não será admitida a adoção de atestados relativos a potencial subcontratado, conforme faculdade constante do art. 67, §9º, da Lei 14.133/2021, em virtude de não se tratar de metodologia ou serviço restrito no mercado, nem mesmo, inevitavelmente subcontratado. Trata-se de um sistema responsável pela garantia da segurança das operações de pouso, além de configurar requisito normativo obrigatório para operação de aeronaves a jato, conforme RBAC nº154/ANAC; sendo comprovadamente temerário na presente licitação aceitar a atestação de potencial subcontratado, pois assume-se que a licitante não detém qualquer expertise sobre o tema. Falhas no processo executivo de implantação do sistema PAPI poderão culminar na não homologação das operações aeroportuárias pelo regulador ao término da obra.*
4. *Não será realizada a revisão da matriz de risco para alocação dos riscos regulatórios relacionados ao sistema PAPI à contratante, pois são limitados a “Erro de Projeto” ou “Deficiência de Equipamentos” e já estão alocados à contratada. Transferir a responsabilidade do risco regulatório (normativo), implicaria em afastar a responsabilidade da contratada no cumprimento as normas vigentes, condição contrária ao interesse público.*

Portanto, a impugnação se limita a apontar itens com fundamentação genérica e contraditória, na medida que expressamente se fundamenta na suposta ausência de justificativa e motivação das escolhas da administração nos autos, quando se mostra evidente que não se trata da verdade dos fatos, e por tal razão não merece prosperar.

Dessa forma, reafirma-se que a impugnação carece de fundamentos técnicos suficientes e deve ser, no entendimento desta área técnica, julgada improcedente, com a consequente manutenção integral das disposições do Edital de Concorrência Eletrônica nº 90006/2025 e de seus anexos.”

Verifica-se, portanto, das razões robustamente aduzidas pela área técnica, que esta demonstrou que há motivação de todas as exigências questionadas pelo impugnante.

A exigência de qualificação técnica relativa ao sistema PAPI e a definição da matriz de riscos encontram-se devidamente motivada pela área técnica, e reforçada no relatório técnico que fora transcrito na presente peça, sustentando sua pertinência e proporcionalidade, diretamente relacionadas às parcelas de maior relevância técnica e/ou valor significativo do objeto.

Assim, no entendimento da área técnica quanto aos itens questionados na impugnação, as exigências técnicas e a definição dos riscos da matriz de risco mostram-se não só



proporcional, razoável, mas também indispensável, razão pela qual, a área técnica se manifestou pela sua manutenção, não havendo qualquer fato que apontem para argumentos contrários plausíveis.

Desse modo, a definição dos critérios de comprovação de exigências técnicas ou mesmo da matriz de risco encontra amparo na Lei nº 14.133/2021 e foram, como afirmado no relatório de engenharia, devidamente definidos e motivados nos autos do processo de contratação, nos artefatos de planejamento. Assim, considerando o exposto pela área de engenharia, não nos parece haver sustentação para qualquer alteração nas regras do certame, sob o risco de expor à administração à situação indesejada de permitir que uma empresa se responsabilize pela realização de uma obra que exige, como apontado pela área técnica, *“complexo, rigoroso e preciso processo de instalação e preparação de sua infraestrutura, não permitindo erro, sob risco de um acidente aeronáutico”*, e portanto, ainda segundo a área técnica, com potencial de expor *“a sociedade ao risco de um acidente aeronáutico”*, sem que seja exigida a qualificação técnica adequada.

Portanto, se a Administração julgou, motivadamente, que a as exigências técnicas estão adequadamente definidas, tal ato goza de presunção de legitimidade e veracidade, não cabendo à Comissão de Contratação substituir o critério técnico do administrador, salvo em casos de ilegalidade flagrante ou teratologia, o que não se vislumbra no presente caso.

O ato administrativo goza de presunção de legalidade e veracidade, conforme a jurisprudência do TRF2 assenta:

“EMENTA: PROCESSUAL CIVIL E ADMINISTRATIVO. (...) ATESTADO DE QUALIFICAÇÃO TÉCNICA. AUTENTICIDADE FRAGILIZADA. PRESUNÇÃO DE LEGALIDADE E VERACIDADE DO ATO ADMINISTRATIVO. (...) Não resta dúvidas quanto as irregularidades cometidas pela parte Autora na participação no referido Pregão (...) notadamente considerada a presunção de legalidade e veracidade que milita em favor do ato administrativo. (TRF2, Apelação Cível, 5004700-90.2022.4.02.5101, Rel. VERA LUCIA LIMA DA SILVA, 6a. TURMA ESPECIALIZADA, julgado em 22/03/2024)”



Assim, a área técnica reafirmou que a impugnação carece de fundamentos e deve ser, no seu entender, julgada totalmente improcedente.

IV – CONCLUSÃO

Por todo o exposto, tendo em vista que as exigências técnicas foram devidamente justificadas pela área técnica, a Comissão de Contratação decidiu receber a impugnação apresentada pela empresa A. MADEIRA INDÚSTRIA E COMÉRCIO LTDA. e julgá-la totalmente improcedente pelas razões acima expostas.

Vitória/ES, 02 de abril de 2026.

ROMEUSOUZA NASCIMENTO JUNIOR
Presidente da Comissão de Contratação
(ASSINADO ELETRONICAMENTE)

INGRID AMORIM DE REZENDE
Membro da Comissão de Contratação
(ASSINADO ELETRONICAMENTE)

WASNY HENRIQUE MOREIRA RODRIGUES
Membro da Comissão de Contratação
(ASSINADO ELETRONICAMENTE)



RATIFICAÇÃO DA AUTORIDADE COMPETENTE

Tendo em vista que as exigências técnicas foram devidamente justificadas pela área técnica e a Comissão de Contratação decidiu receber a impugnação apresentada pela empresa A. MADEIRA INDÚSTRIA E COMÉRCIO LTDA. e julgá-la totalmente improcedente, **RATIFICO** a decisão ora proferida.

Vitória/ES, 02 de abril de 2026.

FÁBIO NEY DAMASCENO
Secretário de Estado de Mobilidade e Infraestrutura
(ASSINADO ELETRONICAMENTE)

Documento original assinado eletronicamente, conforme MP 2200-2/2001, art. 10, § 2º, por:

ROMEU SOUZA NASCIMENTO JÚNIOR
MEMBRO (COMISSÃO DE ATIVIDADES DE LICITAÇÃO - SEMOBI)
SEMOBI - SEMOBI - GOVES
assinado em 02/04/2026 16:41:03 -03:00

INGRID AMORIM DE REZENDE
SUPLENTE (COMISSÃO DE ATIVIDADES DE LICITAÇÃO - SEMOBI)
SEMOBI - SEMOBI - GOVES
assinado em 02/04/2026 16:43:46 -03:00

FÁBIO NEY DAMASCENO
SECRETARIO DE ESTADO
SEMOBI - SEMOBI - GOVES
assinado em 02/04/2026 17:02:49 -03:00

WASNY HENRIQUE MOREIRA RODRIGUES
SUPLENTE (COMISSÃO DE ATIVIDADES DE LICITAÇÃO - SEMOBI)
SEMOBI - SEMOBI - GOVES
assinado em 02/04/2026 17:02:29 -03:00



INFORMAÇÕES DO DOCUMENTO

Documento capturado em 02/04/2026 17:02:49 (HORÁRIO DE BRASÍLIA - UTC-3)
por WASNY HENRIQUE MOREIRA RODRIGUES (SUPLENTE (COMISSÃO DE ATIVIDADES DE LICITAÇÃO - SEMOBI) - SEMOBI - SEMOBI - GOVES)
Valor Legal: ORIGINAL | Natureza: DOCUMENTO NATO-DIGITAL

A disponibilidade do documento pode ser conferida pelo link: <https://e-docs.es.gov.br/d/2026-W50KMH>