



**Referência:** Impugnação ao Edital de Concorrência Eletrônica nº 90001/2025.

Processo nº 2024-TNG1J

Concorrência Eletrônica nº 90001/2025

Secretaria de Estado de Mobilidade e Infraestrutura – SEMOBI

## **JULGAMENTO DE IMPUGNAÇÃO**

O presente julgamento se reporta à Impugnação ao Edital de Concorrência Eletrônica nº 90001/2025, que tem por objeto a “*CONTRATAÇÃO INTEGRADA DE EMPRESA OU CONSÓRCIO DE EMPRESAS ESPECIALIZADAS EM ENGENHARIA PARA A ELABORAÇÃO DE PROJETOS BÁSICOS E EXECUTIVOS E A EXECUÇÃO DE OBRAS DE IMPLANTAÇÃO CORREDOR EXCLUSIVO DE ÔNIBUS E DE REQUALIFICAÇÃO VIÁRIA E URBANÍSTICA NA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DEFINIDA NO ANTEPROJETO DE ENGENHARIA, CONSTRUÇÃO DE DOIS VIADUTOS (ALÇAS) PARA ACESSO/SAÍDA DA SEGUNDA PONTE E A IMPLANTAÇÃO DE CICLOVIA, INCLUINDO UM TRECHO AÉREO QUE PERMITE A INTERLIGAÇÃO DA CICLOVIA DA AVENIDA CARLOS LINDENBERG COM O BAIRRO DE JARDIM AMÉRICA, COM O OBJETIVO DE PRIORIZAÇÃO DO TRANSPORTE COLETIVO POR MEIO DA IMPLANTAÇÃO DO CORREDOR METROPOLITANO SUL, NOS MUNICÍPIOS DE VILA VELHA E CARIACICA/ES*”.

### **I - RELATÓRIO**

Trata-se de impugnação apresentada pela empresa MJRE CONSTRUTORA LTDA. (“MJRE”), que em resumo, questiona aspectos técnicos da licitação, em especial quanto aos requisitos de qualificação técnica do edital, especificamente em relação a:

- 1. Central de Controle:** A MJRE alega que a exigência de "Execução de Infraestrutura (fibra ótica e cabeamento estruturado) e implantação de ITS (inteligente transport systems), considerando centro de controle, videomonitoramento em corredor exclusivo de ônibus e/ou BRTs" como requisito técnico principal não é essencial para o trabalho de construção em si e restringe a competição. Afirma que não há justificativa técnica para o enquadramento do item como parcela de maior relevância, pois não se enquadraria no critério objetivo do Artigo 67, §1º, da Lei 14.133/2021.
- 2. Plano de Desvio de Tráfego:** A MJRE argumenta que exigir experiência comprovada em planos de desvio de tráfego em vias de trânsito intenso é irrazoável, pois a gestão do tráfego seria principalmente responsabilidade das autoridades municipais.
- 3. Execução de Pavimentação em SMA:** A MJRE contesta que a quantidade mínima exigida de 10.150,00 t para "execução de obras de Sistema viário urbano em Pavimento Asfáltico com revestimento em SMA (Stone Matrix Asphalt ou Matriz Pétrea Asfáltica) com CAP Polimérico e fibras" alegando que a exigência violaria o limite legal de 50% para quantidades mínimas exigidas na qualificação.

A MJRE solicita a exclusão desses itens como requisitos técnicos principais e ajustes na quantidade de exigida para a atestação da pavimentação.

Tendo em vista os aspectos técnicos da impugnação, a comissão de contratação encaminhou para a área técnica, que se manifestou acerca dos pontos trazidos no questionamento da licitante, e considerando a manifestação da área técnica, a comissão de contratação passa a decidir.



## II - TEMPESTIVIDADE

O item 14 do Edital estabelece o seguinte:

14.1 - Qualquer pessoa é parte legítima para impugnar este Edital por irregularidade na aplicação da legislação, devendo protocolar o pedido até 3 (três) dias úteis antes da data da abertura do certame.

14.2 - A resposta à impugnação ou ao pedido de esclarecimento será divulgado em sítio eletrônico oficial no prazo de até 3 (três) dias úteis, limitado ao último dia útil anterior à data da abertura do certame.

14.3 - A impugnação e o pedido de esclarecimento poderão ser realizados por protocolo no órgão realizador do certame, através do Sistema E-Docs, ou enviadas para o e-mail [cpl@semobi.es.gov.br](mailto:cpl@semobi.es.gov.br). Somente serão aceitas impugnações protocolizadas se assinadas pelo(s) impugnante(s).

No presente caso, a impugnação foi apresentada no dia 27/02/2025, e, portanto, dentro do prazo estabelecido no item 14.1, tendo em vista que a abertura do certame está agendada para ocorrer no dia 11/04/2025, 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 aos requisitos de qualificação técnica do edital, afirmando que não há justificativa técnica para as exigências de atestação técnica para os itens relacionados ao Centro de Controles, bem como Plano de Desvio de Tráfego, e que as exigências restringiriam o caráter competitivo da licitação, bem como questiona o limite legal de 50% para quantidades mínimas exigidas na qualificação para Execução de Pavimentação com revestimento em SMA (Stone Matrix Asphalt ou Matriz Pétreo Asfáltica) com CAP Polimétrico e fibras.

Entretanto, tomando por base a manifestação da área técnica, com o devido respeito, apesar da empresa impugnante afirmar que não há justificativa técnica para as exigências de atestação técnica, tais fatos 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 dos atestados técnicos ou deixaram de observar as boas práticas de engenharia.

Entretanto, como se verificará abaixo, as escolhas da atestação técnica não apenas observaram os requisitos legais, como foram robustamente esclarecidas no Termo de Referência, que em seu item 24 dedicou um item inteiro para fundamentar as escolhas técnicas, e em razão do teor da impugnação, faz-se necessário a transcrição parcial, para reforçar e elucidar de vez a questão:

### **24. DEFINIÇÃO DOS CRITÉRIOS PARA QUALIFICAÇÃO TÉCNICA**

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



# GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

Secretaria de Estado de Mobilidade e Infraestrutura - SEMOBI

Itens de maior relevância financeira de acordo com a curva ABC:

- Execução de obras de implantação de corredor exclusivo de ônibus e/ou BRTs, contemplando obras de construção, recuperação e/ou reabilitação de vias urbanas, em pista dupla, sem interrupção de tráfego, com pavimentos rígidos para ônibus, e flexíveis nas demais faixas de rolamento, na extensão requerida, incluindo estações e/ou paradas de ônibus, ciclovias, drenagem e iluminação pública. Correspondente a 81,268% do valor estimado;
- Execução de obras de Sistema viário urbano em pavimento rígido com resistência característica à tração da flexão ( $f_{ctM,k}$ ) de 4,5 MPa. Correspondente a 7,410% do valor estimado;
- Execução de obras de Sistema viário urbano em Pavimento Asfáltico com revestimento em SMA (Stone Matrix Asphalt ou Matriz Pétreo Asfáltica) com CAP Polimérico e fibras. **Correspondente 14,465% do valor estimado;**
- Execução de OAE - Obras de Artes Especial, tal como ponte ou viaduto com 200 m de extensão mínima, considerando tráfego TB 45. Correspondente a 5,142% do valor estimado;
- Execução de sistema de Microdrenagem incluindo dispositivos de captação e acessórios. Correspondente a 6,664% do valor estimado;
- Execução de obras de estações e/ou paradas cobertas para transporte coletivo em corredores exclusivos de ônibus e/ou BRTs. Correspondente a 14,904% do valor estimado.

**Itens de relevância técnica significativa:**

(...)

- **Experiência comprovada em PDDT - Plano de Desvio de Tráfego em vias de trânsito intenso.**

A experiência comprovada em PDDT - Plano de Desvio de Tráfego em vias de trânsito intenso é essencial para garantir a segurança dos usuários, trabalhadores, moradores, transeuntes, e todos aqueles que trafegam nesse importante via, de modo que sejam minimizados ao máximo os efeitos da obra na fluidez do tráfego e no relacionamento com a comunidade. Do mesmo modo, o PDDT é essencial para que sejam mitigados riscos de atropelamentos, acidentes fatais, colisões, congestionamentos, principalmente no período noturno, razão pela qual o interesse público associado aos bens tutelados, em especial a vida de todos os potenciais afetados pelas inevitáveis intervenções que serão realizadas na pista, justificam a exigência.

- Execução de Infraestrutura (fibra ótica e cabeamento estruturado) e implantação de ITS (intelligent transport systems), considerando centro de controle, videomonitoramento em corredor exclusivo de ônibus e/ou BRTs.

O CMS – Corredor Metropolitano Sul será provido de sistema de tecnologia que contará com câmeras e sistema de monitoramento interligados a um centro de controle operacional.

O sistema de monitoramento de um BRT inclui o monitoramento do uso das vias, a velocidade dos ônibus, travessia de pedestres irregular, contribuindo para a diminuição do número de acidentes e atropelamentos, e em sua ocorrência auxiliando para o socorro mais rápido e eficiente (inclusive com a substituição imediata de veículos da frota do Transcol que apresentarem defeitos), auxiliando as forças de segurança em casos de assaltos e identificação de criminosos, além de também permitir a melhoria na comunicação com os usuários, no controlar a lotação de plataformas, evitando superlotação, no controle de evasão de receita por acesso indevido ao sistema, identificação de incidentes tanto na plataforma como nas vias, permitindo que seja realizado um controle da operação do corredor exclusivo ao longo de todo o dia, com geração de dados e séries históricas qualificadas, que permitirão o melhor planejamento e redimensionamento das linhas, permitindo uma visão global de toda a operação.



# GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

Secretaria de Estado de Mobilidade e Infraestrutura - SEMOBI

A infraestrutura, portanto, permite a garantia da velocidade operacional da via, para que o corredor preste o serviço adequado para o qual está sendo desenvolvido, diminuindo o tempo de viagem, e transportar melhor os passageiros, aumentando o número de assentos disponíveis, reduzindo o número de acidentes bem como dos engarrafamentos em razão da melhoria do transporte público bem como da implantação da semaforização inteligente, trazendo benefícios da priorização do transporte público, mas também beneficiando a melhor circulação do transporte individual, trazendo mais conforto e segurança para os usuários do sistema, melhorando o índice de pontualidade e elevando o nível de satisfação dos usuários, bem como de toda a coletividade impactada pela obra.

A proponente deverá apresentar experiência comprovada na instalação desse tipo de infraestrutura que é parte integrante e fundamental para o bom funcionamento do CMS.

Ressaltamos que exigência das obras e serviços listados acima 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.

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.

Além disso, no item 25, foi explicado de forma bastante clara “As características semelhantes para comprovação da capacidade técnico-operacional da licitante, consideradas a (s) parcela (s) de maior relevância e/ou valor significativo”, sendo pontuado que foram observados os requisitos estabelecidos na Lei 14.133/2021. Vejamos o texto do item 25, na “OBSERVAÇÃO” do quadro de qualificação técnica, que também consta na observação do quadro de qualificação do item 26 (com adaptações ao conteúdo do item):

**Ressalta-se que os quantitativos mínimos para fins de comprovação da capacidade técnico operacional foram estabelecidos em até 50% do quantitativo previsto para a licitação, restritos aos itens de maior relevância técnica ou financeira conforme previsto no Art. 67 § 2º da Lei 14.133/2021.**

**A exigência de comprovação de capacidade técnica-operacional para execução dos serviços previstos no item 1, 5, 6, e 10 da tabela acima, 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.**

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

Em consonância, insta destacar que este entendimento corrobora com a determinação da NLLC, Nº 14.133/2021, conforme o Art. 67º § 1º:



**§ 1º 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.”**

(...)

E além da orientação da Procuradoria Geral do Estado, esse entendimento não destoia do entendimento da Consultoria Zênite, que conclui que “de acordo com o disposto no § 1º do art. 67 da Lei nº 14.133/2021 os atestados de capacidade técnica devem estar restritos às parcelas de maior relevância **ou** valor significativo do objeto da licitação, **não sendo necessário que as exigências prescritas no edital atendam, simultaneamente, essas 2 condições, tal como exigia a Lei nº 8.666/1993.**”<sup>1</sup>

No mesmo sentido, a doutrina à luz da recente modificação normativa sobre o tema introduzida pela Lei 14.133/2021, a exemplo dos ensinamentos de Luiz Claudio de Azevedo Chaves<sup>2</sup>, entendendo “ser perfeitamente aceitável a unidade técnica apontar uma parcela de alta relevância técnica, mas cujo valor se situe abaixo do percentual estabelecido no parágrafo acima transcrito.”

De forma bastante elucidativa, leciona Joel de Menezes Niebuhr<sup>3</sup>:

“Perceba-se que na Lei nº 8.666/1993 e na Lei nº 14.133/2021 há remissão a fator técnico (parcela de maior relevância) e econômico (valor significativo). A principal diferença entre a Lei nº 8.666/1993 e a Lei nº 14.133/2021 nesse particular reside na necessidade ou desnecessidade de concorrência do fator técnico e econômico. Sucede que o inciso I do §1º do artigo 30 da Lei nº 8.666/1993 exigia que os atestados fossem limitados “às parcelas de maior relevância e valor significativo do objeto da licitação”. O legislador, aqui, utilizou-se da conjunção e. Logo, na Lei nº 8.666/1993, as parcelas sobre as quais se requer atestado devem ser, ao mesmo tempo, relevantes sob o ponto de vista técnico e econômico. Por outro lado, o §1º do artigo 67 da Lei nº 14.133/2021 refere-se “às parcelas de maior relevância ou valor significativo”. **O legislador, aqui, preferiu a conjunção ou. Então, na Lei nº 14.133/2021, as exigências de qualificação técnica não precisam ser, ao mesmo tempo, relevantes sob o ponto de vista técnico e econômico. Podem ser um ou outro, ou tecnicamente relevantes ou economicamente relevantes. (...) como o atestado pode ser exigido das partes mais relevantes (fator técnico) ou de valor significativo (fator econômico), é também permitido exigir atestado de capacidade técnica de parte cuja expressão econômica não atinja os 4% sobre o valor estimado da contratação.**”

Não há dúvida, portanto, da possibilidade de exigência de atestados técnicos de parte cuja expressão econômica não atinja os 4% sobre o valor estimado da contratação, como devidamente justificado e fundamentado nos autos do processo de contratação, conforme transcrição do item 24 do Termo de Referência, já destacado acima, bem como em razão das razões técnicas que se encontram intrínseca e extrinsecamente tratadas nos demais documentos da licitação, e abaixo destacados.

Especificamente em relação à exigência de *Execução de Infraestrutura (fibra ótica e cabeamento estruturado) e implantação de ITS (intelligent transport systems), considerando centro de controle, videomonitoramento em corredor exclusivo de ônibus e/ou BRTs*, é importante ainda destacar os contornos técnicos que envolvem a questão, que demonstram a correlação da exigência com o objeto da contratação, que se configura não apenas como uma simples obra de engenharia, mas como uma obra complexa de mobilidade urbana, envolvendo uma requalificação viária e

<sup>1</sup> De acordo com o § 1º do art. 67 da nova Lei nº 14.133/2021 os atestados de capacidade técnica devem estar restritos a quais **parcelas**? Como era no regime da Lei nº 8.666/93? Zênite Fácil, categoria Perguntas e Respostas, abr. 2024. Disponível em: <http://www.zenitefacil.com.br>. Acesso em: 11. outubro. 2024.

<sup>2</sup> CHAVES, Luiz Claudio de Azevedo. Como fixar os requisitos de qualificação técnica nas licitações da Administração Pública. Belo Horizonte: Fórum, 2022. 230p. ISBN 978-65-5518-431-0.

<sup>3</sup> NIEBUHR, Joel de Menezes. Licitação pública e contrato administrativo. 6. ed. Belo Horizonte: Fórum, 2023. 1152p. ISBN 978-65-5518-517-1.



urbanística, que abrange soluções para múltiplos modais e a modernização dos sistemas de iluminação, semafórico e de monitoramento, por exemplo, alinhando-se com o conceito de mobilidade urbana integrada. O que pode ser contemplado no item “6. ESCOPO” do Termo de Referência, mais especificamente no item 6.2.12 e no item do Memorial Descritivo onde são listadas as características exigidas na infraestrutura e fibra ótica, interligando o Terminal Jardim América, Terminal do IBES e à Av. Carlos Lindenberg:

### “6.2.12 Tecnologia de Monitoramento Operacional - Especificações Mínimas

Na execução do projeto, o contratado deverá considerar no mínimo as seguintes intervenções:

- Implantação de infraestrutura e de fibra ótica interligando o Terminal Jardim América, passando pelo Terminal do IBES, estendendo-se até o final da obra na confluência da Av. Carlos Lindenberg com a rua Americo Bernardes (objetivo criar um sistema de vídeo monitoramento e informação de todo o corredor), conectando à rede de fibra ótica do Governo do Estado existente, disponibilizada na região do terminal do IBES e/ou Jardim América.
- Fornecimento, montagem e Instalação de um Centro de Operações do CMS completo e em pleno funcionamento, com dimensões aproximadas de 100 m<sup>2</sup>, com pé direito duplo, em local a ser indicado pela SEMOBI, composto por mobiliário, todos os equipamentos para o seu pleno funcionamento (computadores, monitores, painéis profissionais de visualização para CCOs, nobreaks com banco de baterias, servidor de gravação (backup), rack com ativos de rede – switches e roteadores –, estações de reprodução, climatização, iluminação, softwares com licenças, entre outros), piso elevado, atendendo as especificações da SEMOBI. O CMS irá processar todos os dados operacionais coletados no corredor em tempo real, imagens de todas as câmeras, sistemas analíticos de imagem (contagem de passageiros e veículos, acidentes, lotação da plataforma, biometria facial, velocidade, utilização das vias, entre outros), armazenamento das informações, informações do sistema semafórico de tempo real do corredor, comando dos painéis de mensagem variável, dos áudios e do botão de emergência das plataformas.”

É de se destacar, portanto, que a melhoria do transporte público urbano vai muito além da construção de infraestrutura física. Em uma sociedade em que a evolução da tecnologia anda a passos largos, com a massificação a inteligência artificial, onde a operação e gestão da mobilidade urbana com tecnologia e inteligência já é parte da vida cotidiana, realizar uma licitação em que se objetiva a melhoria da mobilidade urbana no eixo de conexão entre Vila Velha e Cariacica, consistindo na ampliação da capacidade de tráfego no trecho compreendido entre esses municípios, com a priorização do transporte público, sem a aplicação de tecnologias inteligentes, por meio de empresas que demonstrem experiência na área, mostra-se no mínimo uma temeridade.

Assim, no entendimento da área técnica, a exigência técnica mostra-se não só proporcional, razoável, mas também indispensável, razão pela qual, a área técnica se manifestou que a exigência deve ser mantida.

Do mesmo modo, em relação ao item de *Experiencia comprovada em PDDT - Plano de Desvio de Tráfego em vias de trânsito intenso*, o Termo de Referência traz em seu item “6.2.8 Desvio de Tráfego” o que deve ser seguido com intuito de minimizar os impactos negativos ao tráfegos e às atividades adjacentes ao projeto, inclusive, citando o Código de Trânsito Brasileiro que em seu art. 95 especifica que a obrigação de sinalizar é do responsável pela execução ou manutenção da obra:

“No intuito de minimizar os impactos negativos ao tráfego e às atividades adjacentes ao projeto, tanto na circulação de veículos como dos pedestres, causados pela execução das obras, deverão ser elaborados estudos e projetos específicos de desvio de tráfego.

Preferencialmente devem ser estudadas as vias existentes como rotas alternativas. Para estas hipóteses deve-se sempre avaliar a capacidade das vias a serem utilizadas, devendo se necessário, proceder a uma recuperação do pavimento com o intuito de se permitir a perfeita fluidez do tráfego, e ao final da utilização da via a entrega deverá estar em perfeitas condições



# GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

Secretaria de Estado de Mobilidade e Infraestrutura - SEMOBI

de tráfego, com as devidas recomendações quanto a alterações na sinalização, eventuais inversões no sentido de tráfego e demais medidas que devam ser tomadas.

Deve-se levar em consideração tecnologias que permitam a execução durante à noite e que a pista esteja reestabelecida pela manhã com o objetivo de diminuir o impacto da intervenção.

Deve-se avaliar preliminarmente, junto às demais atividades dos projetos, as possibilidades de implantação das obras pré-definindo suas etapas, de forma a permitir que estes estudos iniciais possam estimar os tempos de operação, carregamentos, vias que serão utilizadas como rotas alternativas, além das eventuais intervenções na regulamentação de uso dessas vias.

Preferencialmente, devem ser estudadas as vias existentes como rotas alternativas. Para estas hipóteses deve-se sempre avaliar a capacidade das vias a serem utilizadas, com as devidas recomendações quanto a alterações na sinalização, eventuais inversões no sentido de tráfego e demais medidas que devam ser tomadas.

Após a validação do plano de desvio de tráfego e emissão de autorização pela Divisão de Trânsito, a CONTRATADA deverá observar as regras do Código de Trânsito Brasileiro, destacando-se em especial, mas não se limitando, o disposto no art. 95.

**Art. 95. Nenhuma obra ou evento que possa perturbar ou interromper a livre circulação de veículos e pedestres, ou colocar em risco sua segurança, será iniciada sem permissão prévia do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via.**

**§ 1º A obrigação de sinalizar é do responsável pela execução ou manutenção da obra ou do evento.**

**§ 2º Salvo em casos de emergência, a autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via avisará a comunidade, por intermédio dos meios de comunicação social, com quarenta e oito horas de antecedência, de qualquer interdição da via, indicando-se os caminhos alternativos a serem utilizados.  
(...)**

O projeto deverá indicar todos os elementos que deverão ser empregados, inclusive os relativos à segurança, e que deverão seguir as especificações e recomendações da SEMOBI, PMVV e PMC se necessário.

✓ Projetos de Desvios de Tráfego e sinalização da obra;

✓ Detalhes.”

Ora, permitir que uma empresa se responsabilize pela realização de uma obra que tem potencial de causar grandes transtornos para a circulação em uma via tão importante, sem que ela sequer tenha experiência em elaboração de um Plano de Desvio de Tráfego em vias de trânsito intenso ou pior, sequer saiba que a ela compete a realização de atividades de engenharia que vão muito além da execução de obras de infraestrutura sem o cuidado com os seus impactos, mostra-se igualmente temerário.

Por tal razão, a área técnica entendeu que exigência técnica mostra-se igualmente proporcional, razoável, e indispensável, razão pela qual, também deve ser mantida.

Em relação ao item *Execução de obras de Sistema viário urbano em Pavimento Asfáltico com revestimento em SMA (Stone Matrix Asphalt ou Matriz Pétrea Asfáltica) com CAP Polimérico e fibras*, a área técnica destacou que no item de qualificação técnica, a planilha de quantitativo considerada para a definição da parcela de valor significativo, que considerou 50%, nos termos definidos em Lei.



# GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

Secretaria de Estado de Mobilidade e Infraestrutura - SEMOBI

QUALIFICAÇÃO TÉCNICA			
a. Serviços de Implantação de corredor exclusivo de ônibus			
Item	Descrição dos serviços	Quant. Prevista	Quant. mín. exigida (50%)
(...)			
4	Execução de obras de Sistema viário urbano em Pavimento Asfáltico com revestimento em SMA (Stone Matrix Asphalt ou Matriz Pétrea Asfáltica) com CAP Polimérico e fibras	20.366,26 t	<b>10.150,00 t</b>

Portanto, o quantitativo previsto para a exigência de execução de viário urbano em pavimento asfáltico com revestimento com cap polímero e fibras, também denominado de revestimento SMA, é de 20.366,26 t, como transcrito acima. Não assiste razão, portanto, às alegações trazidas pelo impugnante, e por essa razão, devem ser rechaçadas, eis que a exigência obedece ao limite do Art. 67 § 2º da Lei 14.133/2021.

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 MJRE CONSTRUTORA LTDA. (“MJRE”) e julgá-la totalmente improcedente pelas razões acima expostas.

Vitória/ES, 07 de março de 2025.

**ROMEY SOUZA NASCIMENTO JUNIOR**

*Presidente da Comissão de Contratação*  
(ASSINADO ELETRONICAMENTE)

**KETRIN KELLY ALVARENGA**

*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 MJRE CONSTRUTORA LTDA. (“MJRE”) e julgá-la totalmente improcedente, **RATIFICO** a decisão ora proferida.

Vitória/ES, 07 de março de 2025.

**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:

**WASNY HENRIQUE MOREIRA RODRIGUES**

SUPLENTE (COMISSÃO DE ATIVIDADES DE LICITAÇÃO - SEMOBI)  
SEMOBI - SEMOBI - GOVES  
assinado em 07/03/2025 17:26:14 -03:00

**ROMEU SOUZA NASCIMENTO JÚNIOR**

MEMBRO (COMISSÃO DE ATIVIDADES DE LICITAÇÃO - SEMOBI)  
SEMOBI - SEMOBI - GOVES  
assinado em 07/03/2025 17:26:34 -03:00

**KETRIN KELLY ALVARENGA**

SUPLENTE (COMISSÃO DE ATIVIDADES DE LICITAÇÃO - SEMOBI)  
SEMOBI - SEMOBI - GOVES  
assinado em 07/03/2025 17:30:56 -03:00

**FÁBIO NEY DAMASCENO**

SECRETARIO DE ESTADO  
SEMOBI - SEMOBI - GOVES  
assinado em 07/03/2025 17:32:37 -03:00



**INFORMAÇÕES DO DOCUMENTO**

Documento capturado em 07/03/2025 17:32:37 (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/2025-FH97TW>