



**ANÁLISE DAS PROPOSTAS TÉCNICAS**  
**RDC INTEGRADO Nº 001/2020**  
PROCESSO ELETRÔNICO Nº 2019-G17N3

**1. OBJETIVO**

Este documento tem como objetivo analisar tecnicamente as propostas técnicas constantes dos envelopes nº 02 do RCD INTEGRADO Nº 001/2020 desta SEMOBI, que visa a contratação de empresa para Elaboração de Projetos Básicos e Executivos de Engenharia e fornecimento, fabricação e montagem e implantação da ampliação da quantidade de faixas e da ciclovia da vida na terceira ponte, entre os municípios de Vila Velha e Vitória, ES.

**2. PARTICIPANTES**

As empresas abaixo enumeradas apresentaram suas propostas técnicas e foram declaradas habilitadas na primeira etapa do certame, com exceção da CEJEN ENGENHARIA LTDA., que participou da abertura dos envelopes de nº 02, por força de decisão liminar proferida em Mandado de Segurança pelo TJES.

- 2.1. CONSÓRCIO PN CICLOVIA DA VIDA;
- 2.2. CONSÓRCIO FERREIRA GUEDES-METALVIX;
- 2.3. CONSÓRCIO NOVA VIDA;
- 2.4. CEJEN ENGENHARIA LTDA.
- 2.5. TEIXEIRA DUARTE ENGENHARIA E CONSTRUÇÕES S.A.
- 2.6. OAS ENGENHARIA E CONSTRUÇÃO S.A.

**3. ANÁLISE DA METODOLOGIA EXECUTIVA**

As propostas técnicas foram analisados pela Comissão de Apoio Técnico da SEMOBI, instituída pela Portaria nº 021-S/2020, composta pelos seguintes servidores: Fabiano Ricardo Ayoub da Rocha, Engenheiro Civil, CREA MG-9091/D, Natália Vivácqua de Lima Dadalto, Engenheira de Produção Civil, CREA ES-033637/D e Léo Carlos Cruz, Engenheiro Civil, CREA ES-037734/D.



Os documentos foram avaliados em estrita consonância com os critérios de pontuação definidos no item 14.7.3 do Edital, assim considerados:

| ITEM                   | ITEM DE JULGAMENTO             | PONTUAÇÃO MÁXIMA |
|------------------------|--------------------------------|------------------|
| Item A                 | Metodologia Executiva          | 60               |
| Item B                 | Qualificação da Equipe Técnica | 20               |
| Item C                 | Capacidade Técnica da Empresa  | 20               |
| <b>PONTUAÇÃO TOTAL</b> |                                | <b>100</b>       |

Para o **item A – METODOLOGIA EXECUTIVA**, foram levados em consideração os seguintes elementos, estabelecidos no item 14.7.3.3 do Edital:

| <b>PONTUAÇÃO METODOLOGIA EXECUTIVA</b>              |                                       |                  |
|---|---------------------------------------|------------------|
| ITENS DE JULGAMENTO                                 | FORMA DE AVALIAÇÃO                    | PONTUAÇÃO MÁXIMA |
| Cronograma  | Menor prazo                           | 10               |
| Periodicidade na manutenção da estrutura            | Maior prazo                           | 15               |
| Resistência / Durabilidade dos materiais empregados | Maior prazo                           | 15               |
| Relatório Técnico                                   | Avaliação de Relatório por conceitos* | 20               |
| <b>TOTAL</b>  |                                       | <b>60</b>        |

Quanto ao cronograma, periodicidade na manutenção da estrutura e resistência/durabilidade dos materiais empregados, tratando-se de questões de fácil análise, foram apenas ponderadas de maneira razoável e proporcional a viabilidade



das informações coletadas em cada uma das propostas em harmonia com os elementos da metodologia apresentada.

Já quanto ao item “Relatório Técnico”, é importante destacar que consta no Termo de Referência (item 1.4 – A) a forma com que seriam avaliadas as propostas, bem como a forma de classificação, que variaria entre: Não abordado/Erroneamente Abordado; Regular; Adequado/Excelente.

Neste ponto, frisa-se que para uma correta e igualitária análise do item em questão, a equipe técnica da SEMOBI se debruçou nos principais pontos destacados e exigidos no Termo de Referência e no Anteprojeto de Engenharia, como de observância obrigatória, selecionando uma série de requisitos que serviram como balizadores para pontuação e análise das propostas de forma objetiva.

Desta forma, além de ter sido avaliado o grau de profundidade da abordagem, a clareza da exposição, a coerência, a objetividade do texto, a inovação, a correta compreensão e abordagem do tema com relação à solução para as problemáticas das interferências (energia, comunicação, edificações e iluminação) e da segurança (dos serviços, manutenções, suporte, fixação e do trabalho em altura), foram sopesados: observância dos conceitos, premissas e diretrizes do Termo de Referência; respeito ao projeto arquitetônico apresentado no Anteprojeto; observância da obrigatoriedade de demolição e reconstrução da New Jersey e das barreiras laterais; a impossibilidade de interferência da paisagem e no limite vertical da New Jersey; observância das especificações técnicas da ciclovia (como altura e largura); utilização de gradis antiescalada; e impossibilidade de interferência no canal de navegação.

Da verificação das propostas, observou-se que todas (à exceção de uma) apresentaram suas propostas com uma boa abordagem do tema e das questões complexas inerentes à obra, além da observância de todos os requisitos mínimos impostos no Termo de Referência, no que tange à arquitetura da ciclovia, demolições e reconstruções das New Jersey e seu limite vertical, e a



impossibilidade de interferência na paisagem, que dá vista ao Morro do Moreno e ao Convento da Penha. Por esse motivo, no item do “Relatório Técnico” todas as empresas obtiveram pontuação máxima, à exceção da CEJEN ENGENHARIA LTDA., o que se passa a expor adiante.

### **3.1. Inadequação da proposta apresentada pela CEJEN ENGENHARIA com o Termo de Referência**

Antes de dar início aos apontamentos da proposta da CEJEN ENGENHARIA LTDA., é necessário nos reportarmos ao Termo de Referência, para extrair dele as informações técnicas mínimas exigidas para apresentação da proposta e, conseqüentemente, participação no certame.

I) O primeiro item descumprido pela licitante foi aquele previsto na página 3 do TR (item 1.1, “a”), que assim prevê:

Dentro da execução com inovação tecnológica ou técnica com diferentes metodologias, e sendo esta uma obra totalmente atípica, inédita no país e talvez no mundo, exigirá uma técnica apurada em todos os aspectos, se destacando:

- a) Considerando a instalação de cicloviás metálicas a serem fixadas lateralmente a ponte, tais serviços exigirão metodologias inovadoras haja vista que todo o trabalho poderá ser executado em altura de aproximadamente 70m, o que irá requerer medidas extremas de segurança em todos os aspectos. Desta forma a metodologia de trabalho deverá sanar várias dúvidas, por exemplo:

O projeto de arquitetura apresentado no Anteprojeto de Engenharia era de observância obrigatória, somente sendo possibilitado aos licitantes apresentarem diferentes metodologias e inovações tecnológicas para a execução do referido objeto.

O mesmo se observa no item 2 do Termo de Referência (“Objeto e Localização” na pág. 15) abaixo transcrito:

- A implantação da ciclovia deve obrigatoriamente obedecer ao anteprojeto, mantendo as alturas dos gradis internos e externos. Deverá obedecer ao limite vertical da barreira lateral New Jersey disposta na terceira ponte, não permitindo avanços verticais que interrompam a vista.



Tal item foi, inclusive, abordado no Esclarecimento nº 20, prestado pela Comissão de Licitação em 13/05/2020:

**Pergunta 07:**

Estamos entendendo que deverá ser mantido o partido arquitetônico da ciclovia indicado no anteprojeto, assim; deverão ser mantidas as características arquitetônicas, bem como as distâncias entre a estrutura existente e a nova ciclovia, ou seja, a local da implantação deve respeitar o previsto no anteprojeto, inclusive a localização do mirante; conforme indicado na página 15 do Termo de Referência, estamos corretos?

**Resposta 07:**

**Sim, o entendimento está correto.** É obrigatório atender à extensão aérea prevista para a ciclovia, bem como os locais indicados no Termo de Referência (pontos de acesso e saída) para descida em rampa.

Além disso, importa lembrar que o Código de Trânsito Brasileiro define como “ciclovia”, uma pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum, de fluxo contínuo e de propulsão humana, sem interferências. Portanto, toda a sua extensão deverá observar tais parâmetros, sem quaisquer tipos de interferências.

II) O segundo item descumprido pela licitante, e não menos importante, foi a previsão de obrigatoria demolição da barreira central e das laterais (New Jersey) e construção de novas barreiras. A proposta por ela apresentada prevê o aproveitamento das barreiras, já bem desgastadas pela ação do tempo.

Ocorre que o Termo de Referência, em diversas oportunidades, dispõe sobre a obrigatoriedade de demolição e reconstrução das barreiras. Veja:

Item 2 – Objeto e Localização (pag. 11)

O Projeto de Engenharia acima descrito deverá prever como principais serviços:

- Remoção do divisor de fluxo central (barreira central tipo New Jersey) existente com largura de 80cm e sua substituição por outra barreira com largura máxima de 60cm devidamente homologada pelos órgãos competentes.
- Remoção das duas barreiras laterais do tipo New Jersey existentes e instalação de duas novas barreiras laterais de preferência em concreto (com guarda rodas) a serem fixadas nas extremidades do tabuleiro (face lateral externa) devidamente homologada pelos órgãos competentes.

As novas barreiras laterais poderão abrigar a realocação dos dutos de cabos. Caso o proponente tenha outra sugestão para realocação dos dutos de cabos deverá apresentá-la em sua proposta.



Item 2 – Objeto e Localização (pag. 13)

- A Contratada deverá apresentar um plano detalhado passo a passo de todos os serviços contemplando desde a remoção das barreiras central e laterais existentes, instalação das novas barreiras central e laterais, realocação das redes de dutos, realocação das redes aéreas que interferem com a ciclovia em Vila Velha e Vitória e ciclovias e seus dispositivos de suporte e travamento, etc.
- Considerando que as barreiras laterais existentes nas extremidades do tabuleiro abrigam dutos ativos de energia elétrica para iluminação da ponte, sinal de TV, anemômetro, cabos de fibra ótica e outros, conforme informado abaixo o cronograma dos serviços deverá contemplar estas interfaces. Assim, a contratada deverá prever a construção de uma nova rede provisória e/ou definitiva de dutos de capacidade igual ou superior a hoje existente que uma vez ativada permitirá a desativação das redes antigas, e permitindo assim a demolição das antigas barreiras laterais. O remanejamento dos cabos das redes ficará sob responsabilidade das empresas de telefonia, dados e permissionárias, devendo todo o processo ser providenciado e conduzido pela futura Contratada. A demolição das barreiras New Jersey laterais ocorrerá somente após a conclusão e ativação da nova rede de dutos.

Item 2 – Objeto e Localização (pag. 14)

- Durante a remoção da barreira central e a implantação da sinalização horizontal e vertical provisória para execução da obra, o trânsito não poderá ser interrompido.

Verifica-se, portanto, que a remoção e instalação de novas barreiras central e laterais não foram itens que ficaram a critério dos licitantes, mas sim, de observância obrigatória, tendo sido respeitados por todos os demais interessados.

A não observância de tal imposição pela licitante, além de contrariar disposição expressa do Edital, coloca os licitantes em desigualdade, na medida em que, se aceitássemos a proposta da ora licitante, é evidente que o custo por ela arcado seria bem menor daquele previsto nas demais propostas para o referido item. Ou seja, as demais licitantes, por cumprirem exigência do Edital, estariam em grande desvantagem economicamente falando.



III) O terceiro item de extrema relevância também não respeitado pela empresa CEJEN ENGENHARIA diz respeito à interferência na paisagem e na vista para o Convento da Penha e para o Morro do Moreno, bem como o desrespeito ao limite vertical da barreira lateral New Jersey, haja vista ter sido projetado na sua proposta, a inserção de gradil antiescalada sobre a New Jersey.

Observa-se do item 2 (Objeto de Localização) do Termo de Referência (pag. 15):

- A implantação da ciclovia deve obrigatoriamente obedecer ao anteprojeto, mantendo as alturas dos gradis internos e externos. Deverá obedecer ao limite vertical da barreira lateral New Jersey disposta na terceira ponte, não permitindo avanços verticais que interrompam a vista.

Ao descrever a forma de pontuação das propostas técnicas no item 1.4, o Termo de Referência previu (pag. 7):

Além disso, a licitante deve demonstrar ter pleno conhecimento técnico, tecnológico e de engenharia da solução, contemplando metodologias consolidadas, de reconhecida eficácia, demonstrando plena capacidade para a resolução dos problemas decorrentes das características específicas da execução das obras da licitação.

O relatório deverá demonstrar ganhos significativos na implantação, manutenção e operação do objeto da licitação, refletindo positivamente; no prazo, custos de operação e manutenção, impacto no trânsito durante a execução da obra, interferência com infraestrutura existente, estética e impacto na paisagem urbana e mobilidade.

Além da estética prevista não ter respeitado as disposições do Termo de Referência e não ter refletido positivamente, mas sim, impactado diretamente na paisagem, a instalação do gradil sobre a New Jersey (o que foi proibido no Termo de Referência que dispôs sobre a impossibilidade de avanços verticais) interfere na visibilidade dos motoristas que se encontram na Terceira Ponte, visibilidade esta que possui proteção especial, já que o Convento e Igreja Nossa Senhora da Penha foi **objeto de tombamento** Federal pelo IPHAN.



Além disso, foi previsto no Termo de Referência (item 2.1 – Escopo do Projeto, pag. 16):

Com referência aos gradis laterais, os mesmos deverão ser dimensionados com uma carga compatível da utilização da ciclovia e deverão ser com sistema ante escalada, conforme definidos em NBR específica.

Da leitura do item acima referida, é possível inferir que o gradil antiescalada deveria ser posicionado na Ciclovia, e não nas barreiras New Jersey.

Sobre este ponto, inclusive, é essencial esclarecer que a projeção da Ciclovia de forma lateral à Ponte não foi uma escolha aleatória da SEMOBI, mas levou em consideração uma séria de interferências, principalmente no que tange à estética da Ponte e à visibilidade do Convento da Penha, patrimônio objeto de tombamento. O Anteprojeto de Engenharia foi discutido com diversos órgãos como IPHAN, Capitania dos Portos e IEMA, tendo sido concluído que a melhor arquitetura, que atenderia a todos os interesses defendidos, seria aquele como colocado no Anteprojeto.

A obrigatoriedade de observância do Anteprojeto no que tange à sua arquitetura não foi inserida desmotivadamente, mas sim em razão do relevante interesse de diversos órgãos e da própria população, esta devidamente consultada através de audiências públicas realizadas tanto no Município de Vila Velha (realizada em 04/09/2019 no Auditório da Escola Estadual Vasco Coutinho), como no Município de Vitória (realizada em 03/09/2019 no Auditório do Centro Integrado de Atendimento ao Cidadão), todas devidamente publicadas no Diário Oficial do Estado.

Portanto, a licitante alterou aquilo que foi disposto no Anteprojeto como obrigatório, desrespeitando o Edital de Licitação, sem nem mesmo demonstrar que a sua proposição foi devidamente analisada e aprovada pelos competentes órgãos, o que certamente não ocorreria, já que o projeto proposto vai de encontro a diversas normas aplicáveis à região, principalmente do IPHAN, previstas na Portaria nº 45, de 03 de fevereiro de 2015.



Menciona-se que em análise anterior acerca da instalação de gradil sobre as New Jersey visando solucionar a questão da segurança à sociedade e usuários da Terceira Ponte, o referido órgão se posicionou desfavoravelmente por meio do Ofício nº 23/2019/IPHAN-ES-IPHAN direcionado à Agência de Regulação de Serviços Públicos do ES, nos seguintes termos:

*“Nota-se a importância do sentimento de pertencimento e da conexão do indivíduo com a imagem urbana para a apropriação cultural e consequente preservação do bem. A imagem urbana é construída, como enfatiza Aguiar (2002), a partir de pequenas e singulares contribuições, não existindo, portanto, separação entre construção das partes e história do todo.*

*Se tal relação é fundamental na percepção da cidade, intervenções como as que estão em discussão na referida consulta pública para a terceira ponte, não podem ser tratadas de forma aleatória, especialmente com inserção de um elemento de vedação como exposto no Modelo 01 (barreira com cabos rígidos verticais em aço inox). Tal intervenção trata-se de um forte impacto no conjunto paisagístico consolidado, o que conduz, gradualmente, para a lógica do não lugar, onde se fragmenta a relação intrínseca entre a imagem urbana e o significado dos lugares históricos.”*

*(...)*

***No entanto, diante das considerações expostas, verifica-se que o Modelo 01 impactará profundamente na preservação do Outeiro, Convento e Igreja da Penha, uma vez que contribuirá para fragmentação da imagem urbana e identidade visual do bem com os municípios de Vila Velha e Vitória e impossibilitará a visualização completa do bem.”***

IV) O item 1.2 do Termo de Referência (pag. 4) prevê:

É facultado ao Licitante adotar proposta com metodologias construtivas ou tecnológicas diferentes daquelas propostas no Anteprojeto de Engenharia (Solução Base), respeitando o conceito, as premissas e as diretrizes indicadas.

O item 1.3 do mesmo documento (pag. 5), por sua vez, prevê:

Caso a Comissão/Equipe Técnica julgue que alguma das propostas técnicas não seja admitida por evidente inadequação técnica ou não conformidade com o estabelecido neste Termo de Referência, a Comissão elaborará um relatório de justificativa técnica, fundamentando a desclassificação da Proponente.

Já o item 2.3.1 do Termo de Referência (pag. 16) assim dispôs:



### 2.3.1 Estudos e Projetos Básicos e Executivos

Caberá à Contratada a elaboração dos Projetos Básico e Executivo de Engenharia, fabricação e montagem, necessários e satisfatórios à execução do empreendimento, com nível máximo de detalhamento possível de todas as suas etapas. Para tanto, deverão ser respeitados e levados em consideração os parâmetros técnicos indicados pelo anteprojeto.

Também se verifica do item 2.3.2 (pag. 17):

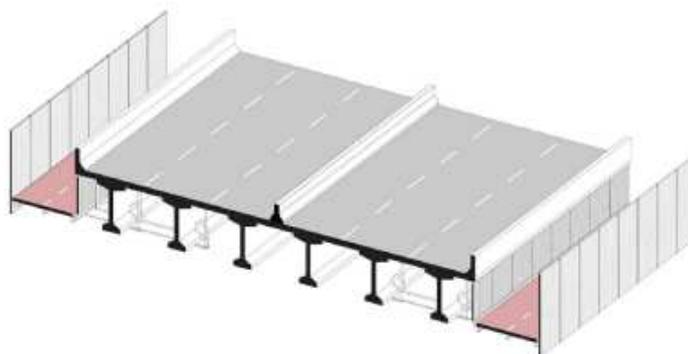
Toda e qualquer solução de engenharia apresentada e aplicada pela Contratada deverá ser previamente aprovada pela SEMOBI e atender ou superar as prerrogativas estabelecidas e adotadas pelo anteprojeto, nos quesitos de qualidade, eficiência, durabilidade, segurança, e níveis de serviço, atendendo solidariamente às normas e instruções aplicáveis.

Deverão ser atendidas as determinações deste Termo de Referência.

Página 17 de 21

Mesmo em se tratando de um RDC, o licitante tem a obrigação de observar as premissas, o conceito e as diretrizes que foram indicadas no Edital, no Termo de Referência e no Anteprojeto, todos que foram elaborados em estrita consonância com as necessidades aferidas pelo Poder Público, com o interesse público, e com as normas vigentes, de modo que a sua não observância torna a proposta totalmente inadequada para o que se pretende.

Apenas para demonstrar, veja a gritante distinção entre o Anteprojeto de Engenharia da SEMOBI e aquele elaborado pela CEJEN ENGENHARIA:



Anteprojeto SEMOBI – Ciclovia lateral sem avanços verticais



Anteprojeto SEMOBI  
Preservação da visibilidade



Projeto CEJEN  
Ciclovía embaixo da ponte e gradis verticais sobre a New Jersey



Por todo o exposto, conclui-se que a licitante não observou requisitos mínimos e de extrema importância na elaboração de sua proposta, motivo pelo qual deve ser desclassificada.

**V) Conclusão:** Pelo não atendimento dos requisitos acima destacados a licitante deve ser desclassificada, haja vista não ter observado as especificações técnicas obrigatórias impostas no Termo de Referência, sendo impossível, por outro lado, o aproveitamento de qualquer item da sua proposta, haja vista que o objetivo principal não foi observado.

#### **4. ANÁLISE DAS CERTIDÕES DE ACERVO TÉCNICO**

Para o **item B – CAPACIDADE DA EQUIPE TÉCNICA**, foram levados em consideração os seguintes elementos, estabelecidos no item 14.7.3.4 do Edital:

| CAPACIDADE DA EQUIPE TÉCNICA |   |                  |
|------------------------------|---|------------------|
| FUNÇÃO                       | TEMPO DE EXPERIÊNCIA  | PONTUAÇÃO MÁXIMA |
| Engenheiro                   | Especialização em Projetos de estruturas metálicas em pontes, viadutos e/ou OAE | 4                |
| Engenheiro                   | Especialização em montagem de estruturas metálicas                              | 8                |
| Engenheiro                   | Especialização em obras/reformas de pontes, viadutos e/ou OAE                   | 8                |
| <b>TOTAL</b>                 |   | <b>20</b>        |

Sobre este ponto, convém destacar que a experiência da equipe técnica foi calculada em dias de experiência, com base nas informações obtidas em cada



atestado apresentado para cada item, tendo sido considerado como experiência do profissional o somatório dos atestados.

Para o item “Engenheiro com especialização em Projetos de estruturas metálicas em pontes, viadutos e/ou OAE”, foram considerados apenas os atestados exclusivamente relacionados a projetos, sendo que, para as CATs emitidas para projetos e obras, foram realizadas diligências junto aos licitantes visando esclarecer o período a ser considerado para projeto propriamente dito.

Para o item “Engenheiro com especialização em Montagem de estruturas metálicas”, foram desconsideradas as CATs que não diziam respeito à montagem de superestrutura metálica, e também, aquelas em que não se observou uma representatividade da estrutura metálica quando comparada ao “todo” da obra, já que para os fins do Edital, não se prestam para comprovação de experiência profissional.

Por fim, quanto ao item “Engenheiro com especialização em obras/reformas de pontes, viadutos e/ou OAE”, não temos qualquer observação a ser feita.

Dito isto, frisamos que todas as disposições do Edital foram devidamente observadas, inclusive no que tange à exigência prevista no item 14.7.3.4.5, que estabelece que para a pontuação em cada um dos itens constantes do quadro acima, seria necessário indicar um profissional distinto para cada item. Assim, as empresas que apresentaram mais de um profissional para o mesmo item, ou que apresentaram o mesmo profissional para mais de um dos itens, tiveram alguns de seus atestados desconsiderados, tendo sido considerado, porém, o item em que a licitante obteve maior pontuação.

Quanto à forma de pontuação, destacamos que esta foi obtida a partir das fórmulas constantes do Edital, conforme planilhas anexas a este relatório. Todos os atestados apresentados foram objeto de avaliação, e a partir da análise de cada um deles, foi obtida a experiência de cada licitante. Aquele que obteve maior



experiência comprovada para cada item foi o detentor da maior nota no item, sendo que a pontuação dos demais foi calculada com base numa regra de três, proporcionalmente à sua experiência.

No que tange ao **item C**, foram levados em consideração os seguintes elementos, estabelecidos no item 14.7.3.5 do Edital:

| CAPACIDADE TÉCNICA DA EMPRESA |   |                  |
|-------------------------------|---|------------------|
| ITEM                          | TIPO DE CERTIDÃO  | PONTUAÇÃO MÁXIMA |
| <b>C.1</b>                    | Certidão de Acervo Técnico de fornecimento e montagem de Estruturas Metálicas | 7                |
| <b>C.2</b>                    | Certidão de Acervo Técnico de obra/reforma de pontes e/ou viadutos em altura  | 7                |
| <b>C.3</b>                    | Certidão ISO 9001:2015  | 2                |
| <b>C.4</b>                    | Certidão ISO 14001:2015   | 2                |
| <b>C.5</b>                    | Certidão ISO 45001:2018   | 2                |
| <b>TOTAL</b>                  |   | <b>20</b>        |

Para o item C.1 (fornecimento e montagem de estruturas metálicas), foi considerado o atestado com maior volume de aço (em toneladas) por cada licitante, sem possibilidade de somatório de atestados neste item. Também no item C.2 (obra/reforma de pontes e/ou viadutos em altura), foi considerado o atestado com o maior altura, não tendo sido consideradas as alturas dos mastros (conforme resposta da CPL do questionamento nº 01, Esclarecimento nº 28, que corrigiu a informação prestada no questionamento nº 08, do Esclarecimento nº 20).

E para os demais itens C.3, C4 e C.5, todas as empresas que apresentaram as certidões pontuaram igualmente, tendo sido considerada a certidão OHSAS 18001,



equivalente à ISO 45001:2018, por não ter expirado o seu prazo de migração e conforme informado no Esclarecimento nº 03.

## **5. CONCLUSÃO**

Após análise das propostas e documentos apresentados por cada uma das licitantes, e após feitas as considerações que entendemos relevantes e pertinentes a cada caso, a Comissão de Apoio Técnico apresenta abaixo síntese das notas obtidas por cada licitantes, conforme memória de cálculo que se encontra na tabela anexa:

1. TEIXEIRA DUARTE ENGENHARIA E CONSTRUÇÕES S.A – 93,182 pontos;
2. CONSÓRCIO NOVA VIDA – 81,914 pontos;
3. CONSÓRCIO FERREIRA GUEDES-METALVIX – 77,694 pontos;
4. OAS ENGENHARIA E CONSTRUÇÃO S.A. – 70,041 pontos;
5. CONSÓRCIO PN CICLOVIA DA VIDA – 60,315 pontos;
6. CEJEN ENGENHARIA LTDA. – Desclassificada.

Vitória, 31 de julho de 2020.

Fabiano Ricardo Ayoub da Rocha  
(ASSINADO ELETRONICAMENTE)

Natália Vivacqua de Lima Dadalto  
(ASSINADO ELETRONICAMENTE)

Léo Carlos Cruz  
(ASSINADO ELETRONICAMENTE)

|  |   |
|--|---|
| <b>CAPTURADO POR</b>   |   |
| NATALIA VIVACQUA DE LIMA DADALTO<br>GERENTE QCE-03<br>SEMObI - GTP |   |
| <b>DATA DA CAPTURA</b>   | 31/07/2020 18:00:55 (HORÁRIO DE BRASÍLIA - UTC-3) |
| <b>VALOR LEGAL</b>   | ORIGINAL  |
| <b>NATUREZA</b>  | DOCUMENTO NATO-DIGITAL                            |

|  |  |
|--|--|
| <b>ASSINARAM O DOCUMENTO</b>   |  |
| NATALIA VIVACQUA DE LIMA DADALTO<br>GERENTE QCE-03<br>SEMObI - GTP<br>Assinado em 31/07/2020 17:44:14<br>Documento original assinado eletronicamente, conforme art. 6, § 1º, do Decreto 4410-R/2019. |  |
| FABIANO RICARDO AYOUB DA ROCHA<br>GERENTE QCE-03<br>SEMObI - GEI<br>Assinado em 31/07/2020 18:00:54<br>Documento original assinado eletronicamente, conforme art. 6, § 1º, do Decreto 4410-R/2019.   |  |
| LEO CARLOS CRUZ<br>SUBSECRETARIO ESTADO QCE-01<br>SEMObI - SUBMOB<br>Assinado em 31/07/2020 17:56:00<br>Documento original assinado eletronicamente, conforme art. 6, § 1º, do Decreto 4410-R/2019.  |  |

A disponibilidade do documento pode ser conferida pelo link <https://e-docs.es.gov.br/documento/registro/2020-6P65RM>



Consulta via leitor de QR Code.