

IMPUGNAÇÃO AO EDITAL

EDITAL: Concorrência Presencial com Inversão de Fases nº 002/2026

PROCESSO LICITATÓRIO: nº 015/2026

OBJETO: Pavimentação asfáltica em CBUQ – Município de Planalto/PR

IMPUGNANTE: FEG ENGENHARIA DE OBRAS LTDA

CNPJ: 82.570.722/0001-39

I – DA LEGITIMIDADE E DA TEMPESTIVIDADE

A presente impugnação é apresentada por empresa interessada no certame, sendo, portanto, parte legítima, nos termos do item 4 do Edital e da Lei nº 14.133/2021. O pedido é tempestivo, uma vez que protocolado dentro do prazo previsto no instrumento convocatório.

II – DA FIXAÇÃO IRREGULAR DA DISTÂNCIA MÉDIA DE TRANSPORTE (DMT) DO CBUQ

Em análise ao projeto e às planilhas orçamentárias que integram o Edital, verifica-se que foi adotada **Distância Média de Transporte (DMT) de apenas 8,90 km** para o transporte do CBUQ.

Tal parâmetro **não reflete a realidade do mercado regional**, pois pressupõe a existência de usina de CBUQ extremamente próxima ao local da obra, o que não corresponde às condições efetivas de fornecimento.

Na prática, as usinas de CBUQ que atendem comercialmente o Município de Planalto/PR localizam-se, em média, nos municípios de **Planalto, Realeza e Francisco Beltrão**, de modo que a DMT correta deve considerar a **média real das usinas comerciais da região**, e não uma distância pontual ou excepcional.

A adoção de DMT artificialmente reduzida gera subdimensionamento do custo de transporte, distorce o orçamento de referência e **favorece indevidamente empresas específicas**, restringindo a competitividade do certame.

III – DO PREJUÍZO À COMPETITIVIDADE E À ISONOMIA

A fixação da DMT em 8,90 km:

- Afasta potenciais licitantes que utilizam usinas regularmente licenciadas fora desse raio;
 - Compromete a formulação de propostas economicamente viáveis;
 - Pode conduzir à apresentação de propostas inexequíveis;
 - Viola os princípios da isonomia, da competitividade e da seleção da proposta mais vantajosa.
-

IV – DA FALHA NO PROJETO BÁSICO: AUSÊNCIA DE REGULARIZAÇÃO E COMPACTAÇÃO DO SUBLEITO

Em análise ao projeto técnico, verifica-se **falha grave de concepção**, uma vez que **não há previsão de serviços de regularização, conformação geométrica e compactação do subleito**.

O projeto básico **prevê a execução das camadas de sub-base, base e capa diretamente sobre o solo existente, sem a prévia regularização e compactação do subleito**, o que compromete a adequada estruturação do pavimento.

O subleito constitui a camada fundamental de suporte de toda a estrutura do pavimento, sendo indispensável sua correta preparação para garantir capacidade estrutural, durabilidade e desempenho funcional.

V – DA IMPOSSIBILIDADE TÉCNICA E DO RISCO À EXECUÇÃO DA OBRA

A execução de sub-base, base e capa diretamente sobre o solo natural, sem preparo prévio do subleito:

- Contraria as boas práticas de engenharia rodoviária;
 - Compromete a estabilidade e a vida útil do pavimento;
 - Aumenta o risco de patologias precoces;
 - Pode resultar em retrabalhos e paralisações da obra.
-

VI – DO SUBDIMENSIONAMENTO DO ORÇAMENTO E RISCO DE ADITIVOS

A omissão dos serviços de regularização e compactação do subleito gera **subdimensionamento do orçamento de referência**, pois tais serviços são indispensáveis à correta execução da obra.

Essa falha de planejamento poderá resultar em:

- Necessidade de aditivos contratuais;
 - Desequilíbrio econômico-financeiro do contrato;
 - Execução de serviços não previstos no edital;
 - Prejuízo ao interesse público.
-

VII – DA AUSÊNCIA DE SEÇÕES TRANSVERSAIS PARA CÁLCULO DE TERRAPLENAGEM

Em análise ao projeto executivo disponibilizado, **não foram localizadas seções transversais ao longo do estaqueamento**, elemento essencial para o cálculo dos volumes de corte e aterro da terraplenagem.

A ausência das seções transversais inviabiliza a correta quantificação dos volumes de movimentação de terra, comprometendo:

- A estimativa de custos da obra;
- A formulação de propostas pelos licitantes;
- A fiscalização e o controle dos serviços executados;
- A adequada definição dos métodos construtivos.

Trata-se de falha grave de projeto, pois a terraplenagem é etapa fundamental na implantação da infraestrutura viária e deve estar devidamente caracterizada no projeto básico/executivo.

VIII – DA INSUFICIÊNCIA DO PERFIL LONGITUDINAL PROJETADO

Verifica-se, ainda, **insuficiência de perfil longitudinal detalhado ao longo do trecho projetado**, o que impede a plena compreensão das condições altimétricas da via e a correta definição das greides de projeto.

O perfil longitudinal é documento técnico essencial para:

- Definição de cortes e aterros;
- Projeto de drenagem superficial e profunda;
- Compatibilização com acessos e interferências existentes;
- Avaliação da estabilidade e segurança da via.

A inexistência ou insuficiência de perfil longitudinal detalhado compromete a transparência do projeto e a adequada avaliação dos riscos técnicos e financeiros da obra.

IX – DA AUSÊNCIA DA MONOGRAFIA DA BASE DO LEVANTAMENTO TOPOGRÁFICO

Em análise à documentação técnica disponibilizada, **não foi localizada a monografia da base do levantamento topográfico**, documento fundamental para a rastreabilidade e confiabilidade dos dados planialtimétricos utilizados no projeto.

A monografia da base topográfica é essencial para:

- Identificação e localização georreferenciada dos marcos de apoio;
- Verificação da precisão e do método do levantamento;
- Reprodutibilidade dos dados topográficos;
- Auditoria e fiscalização técnica do projeto.

A ausência desse documento compromete a confiabilidade do levantamento topográfico e, por consequência, a qualidade do projeto geométrico, do cálculo de volumes de terraplenagem e da definição do traçado da via.

X – DA VIOLAÇÃO AOS PRINCÍPIOS DA LEI Nº 14.133/2021

As inconsistências apontadas caracterizam afronta direta aos princípios que regem as contratações públicas, em especial:

- Planejamento;
- Isonomia;
- Competitividade;
- Seleção da proposta mais vantajosa;
- Eficiência.

A Lei nº 14.133/2021 exige projeto básico completo e orçamento compatível com a realidade do mercado, o que não se verifica no presente certame.

VIII – DOS PEDIDOS

Diante do exposto, requer-se:

1. O **acolhimento da presente impugnação**;
2. A **revisão da Distância Média de Transporte (DMT) do CBUQ**, para que seja considerada a média real das usinas comerciais da região (Planalto, Realeza e Francisco Beltrão);
3. A **revisão do projeto básico**, com inclusão dos serviços de regularização, conformação e compactação do subleito;

4. A consequente **adequação das planilhas orçamentárias e do orçamento de referência**;
5. Caso as alterações impactem a formulação das propostas, a **reabertura dos prazos do certame**, nos termos da legislação vigente.

Nestes termos,
Pede deferimento.

Foz do Iguaçu, 24 de Fevereiro de 2026

Felipe Augusto Lima Fernandes
Eng. Civil
FEG ENGENHARIA DE OBRAS LTDA
CNPJ 82.372.808/0001-39