Município de Cotiporã

Processo	Data
2026/902	09/11/2026

Origem
Balcão

Requerente
MATTANA VEICULOS LTDA

Telefone	Email
(51)35123050	licitacoes@mattanaveiculos.com.br

Endereço
AV GETULIO VARGAS, 8555, SAO JOSE

Assunto
IMPUGNACAO DE EDITAL

Descrição
Solicita Impugnação ao Edital do Pregão Presencial nº038/2026, conforme documentos em anexo.

Data de entrega
09/11/2026

Outlook

Pedido de Impugnação PP 038/2026

De licitacoes@mattanaveiculos.com.br <licitacoes@mattanaveiculos.com.br>
Data Seg, 2026-11-09 14:59
Para Licitacao Prefeitura de Cotipora <licitacao@cotipora.rs.gov.br>; Celio Julhao <celio@cotipora.rs.gov.br>

1 anexo (248 KB)
Impugnação.pdf;

Prezados, boa tarde

Segue anexo Pedido de Impugnação ao Edital PP 038/2026.

Ficamos agradecidos e à disposição.

Att.:

Angelo Rigon
Licitações
Mattana Veículos Ltda.
Avenida Getúlio Vargas, 8555 – São José / Canoas - RS.
Tel.: (51) 3512-3050 - (51) 99832-4761
licitacoes@mattanaveiculos.com.br

MATTANA
EMPRESA DO GRUPO BORMANA 35 ANOS
IVECO

MATTANA IVECO

IMPUGNAÇÃO AO EDITAL DE PREGÃO

Ilustríssimos Senhores da Comissão de Licitações da Prefeitura Municipal de Cotiporã/RS

PREGÃO PRESENCIAL Nº 038/2026

PROTOCOLO ADMINISTRATIVO Nº 794/2026

MATTANA VEÍCULOS LTDA., pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ sob nº 32.225.388/0001-15, com sede na Avenida Getúlio Vargas, nº 8555, Bairro São José, Canoas/RS, CEP 92420-024, neste ato representada por seu representante legal, vem, respeitosamente, perante o Pregoeiro e a Equipe de Licitações do Município de Cotiporã/RS, com fundamento no artigo 164 da Lei Federal nº 14.133/2021 e nos princípios que regem as contratações públicas, apresentar a presente:

IMPUGNAÇÃO AO EDITAL

em face das exigências técnicas constantes no item 1.1 do instrumento convocatório, especificamente quanto ao torque máximo mínimo de 1.200 Nm, à Capacidade Máxima de Tração (CMT) mínima de 35.000 kg e à obrigatoriedade de transmissão automática, pelos fundamentos técnicos e jurídicos a seguir expostos.

I – DA TEMPESTIVIDADE E DO CABIMENTO

A presente impugnação é apresentada com fundamento no artigo 164 da Lei Federal nº 14.133/2021, que assegura a qualquer pessoa legitimidade para impugnar edital de licitação por irregularidade na aplicação da legislação.

O próprio instrumento convocatório, em seu item 16.1, estabelece o recebimento de impugnações até 03 (três) dias úteis antes da data fixada para o recebimento das propostas.

Dessa forma, sendo a presente manifestação protocolada dentro do prazo legal e editalício, requer-se seu regular recebimento, conhecimento e julgamento.

II – DO OBJETO DA LICITAÇÃO E DA NECESSIDADE DE ADEQUAÇÃO DAS ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS

O Município de Cotiporã publicou o Pregão Presencial nº 038/2026, visando à aquisição de um caminhão novo, zero quilômetro, configuração 6x2, equipado com caçamba basculante de capacidade

mínima de 12 m³, destinado ao atendimento das necessidades da Secretaria Municipal de Agricultura, Meio Ambiente, Indústria e Comércio.

O edital estabelece, entre outras características, as seguintes exigências:

- Torque máximo mínimo de 1.200 Nm;
- Peso Bruto Total (PBT) mínimo de 23.000 kg;
- Capacidade Máxima de Tração (CMT) mínima de 35.000 kg;
- Transmissão obrigatoriamente automática, com no mínimo 6 marchas à frente e 1 à ré.

Ocorre que determinadas exigências, da maneira como foram estabelecidas, não demonstram correspondência necessária com a finalidade operacional do equipamento pretendido, podendo restringir indevidamente a participação de fabricantes e concessionárias que comercializam caminhões perfeitamente aptos a executar os serviços pretendidos pela Administração.

É fundamental destacar que o objeto licitado não consiste na aquisição de um caminhão destinado prioritariamente ao transporte rodoviário de cargas com composição veicular, tracionando semirreboques ou outros equipamentos.

Trata-se de um caminhão rígido, configuração 6x2, equipado com caçamba basculante de 12 m³, destinado ao transporte de materiais como areia, brita, terra, cascalho e pedra, conforme expressamente estabelecido no próprio edital.

Portanto, a Administração deve priorizar características efetivamente relacionadas à capacidade operacional do veículo, considerando o conjunto mecânico, a capacidade de carga, a distribuição de peso, a relação de transmissão, o desempenho em baixas velocidades, a resistência dos componentes e a adequação às condições de trabalho.

Não se mostra razoável estabelecer parâmetros isolados, sem demonstrar tecnicamente que os valores escolhidos constituem requisitos indispensáveis para o atendimento da necessidade pública.

A definição de especificações técnicas é prerrogativa da Administração, mas essa prerrogativa não é absoluta. Deve observar os princípios da razoabilidade, proporcionalidade, competitividade, economicidade, igualdade e seleção da proposta mais vantajosa, previstos no artigo 5º da Lei nº 14.133/2021.

O artigo 18 da mesma legislação também determina que a fase preparatória da contratação contemple as considerações técnicas e mercadológicas que possam interferir na contratação, incluindo levantamento de mercado e justificativa técnica e econômica da solução escolhida.

Assim, não basta que uma característica seja tecnicamente possível ou comercialmente disponível em determinado modelo. É necessário que sua exigência seja pertinente, proporcional e efetivamente necessária ao desempenho da atividade que se pretende contratar.

Nesse contexto, passam-se à análise individualizada das exigências que precisam ser revistas.

III – DO TORQUE MÁXIMO – NECESSIDADE DE REDUÇÃO DE 1.200 Nm PARA 950 Nm (TRANSMISSÃO MANUAL) OU 1.100 Nm (TRANSMISSÃO AUTOMATIZADA)

O edital estabelece a exigência de torque máximo mínimo de 1.200 Nm.

Entretanto, a fixação desse patamar, de maneira isolada e sem demonstração de sua indispensabilidade operacional, restringe a competitividade e desconsidera importantes aspectos da engenharia mecânica dos veículos comerciais.

A Impugnante solicita que o requisito seja alterado para:

- **Torque mínimo de 950 Nm para veículos equipados com transmissão manual;**
- **Torque mínimo de 1.100 Nm para veículos equipados com transmissão automatizada.**

A solicitação não representa redução incompatível com a finalidade do objeto, tampouco significa aceitar um veículo de desempenho insuficiente. Trata-se de permitir a participação de veículos cuja capacidade operacional é assegurada pelo correto dimensionamento e funcionamento integrado de seus componentes mecânicos.

3.1. O torque não pode ser analisado isoladamente como indicador da força e capacidade operacional do caminhão

É tecnicamente equivocado avaliar a capacidade de trabalho de um caminhão exclusivamente pelo valor máximo de torque informado na ficha técnica do motor.

O torque é uma variável importante, mas não representa, isoladamente, a força efetivamente disponibilizada nas rodas, nem determina sozinho a capacidade de vencer aclives, movimentar cargas ou executar operações severas.

O desempenho efetivo de um caminhão depende da interação de diversos componentes, entre os quais:

a) Potência e curva de torque do motor;

b) Relações de transmissão da caixa de câmbio;

c) Relação de redução do diferencial;

d) Escalonamento das marchas;

e) Diâmetro dos pneus e características do conjunto rodante;

f) Peso bruto total e distribuição de carga entre os eixos;

g) Capacidade de aderência dos pneus ao solo;

h) Eficiência da embreagem e do sistema de transmissão;

i) Características construtivas do chassi e do conjunto mecânico.

O torque produzido pelo motor é multiplicado pelas relações de transmissão e do diferencial antes de chegar às rodas. Dessa forma, um veículo com menor torque nominal no motor pode apresentar força de tração nas rodas compatível ou até superior à de outro veículo com maior torque nominal, dependendo do escalonamento da transmissão e da relação de diferencial.

Portanto, comparar caminhões exclusivamente pelo torque máximo do motor representa uma análise incompleta de suas capacidades.

O que efetivamente interessa à Administração é que o veículo consiga executar sua atividade com segurança, desempenho adequado, capacidade de movimentação e resistência compatível com as condições de utilização.

Não existe fundamento técnico para presumir que todo caminhão com torque inferior a 1.200 Nm seja incapaz de operar satisfatoriamente com uma caçamba basculante de 12 m³.

3.2. A potência mínima de 280 CV já representa um parâmetro importante de desempenho

O próprio edital estabelece potência mínima de 280 CV, exigência que deve ser considerada em conjunto com o torque e as demais características do trem de força.

A potência e o torque são grandezas relacionadas, mas possuem funções distintas na caracterização do desempenho do motor.

Enquanto o torque está associado à capacidade de produzir força de rotação, a potência representa a taxa de realização de trabalho ao longo do tempo.

Assim, a análise adequada deve considerar não apenas o pico de torque, mas também a faixa de rotação em que ele está disponível, a curva de potência e a capacidade do conjunto de manter o desempenho durante o trabalho.

Um motor com 280 CV, associado a uma transmissão corretamente dimensionada e a um diferencial compatível com a aplicação, pode atender plenamente às exigências de um caminhão basculante 6x2.

A exigência de torque mínimo de 1.200 Nm, sem a apresentação de estudo que demonstre a necessidade específica desse patamar, acaba transformando uma característica isolada em fator eliminatório, mesmo quando outros veículos apresentam capacidade técnica suficiente.

3.3. A operação de uma caçamba basculante exige análise do conjunto, não apenas do torque nominal

O caminhão objeto da contratação será utilizado no transporte de materiais como terra, areia, brita, cascalho e pedras.

Sua operação envolve deslocamentos em vias urbanas, estradas rurais, acessos a propriedades, obras e locais de carregamento e descarregamento.

Nessas condições, a capacidade operacional não está relacionada exclusivamente ao torque máximo do motor.

É necessário considerar a relação entre motor, câmbio, diferencial, pneus, capacidade de carga e distribuição de peso.

Um veículo com transmissão adequadamente escalonada pode realizar partidas em aclives, deslocamentos com carga e operações em velocidades reduzidas sem que seja indispensável apresentar exatamente o mesmo torque nominal de outro fabricante.

Além disso, a curva de torque e a disponibilidade de força em diferentes faixas de rotação são aspectos tão relevantes quanto o valor máximo anunciado.

Por esse motivo, a exigência de 1.200 Nm deve ser flexibilizada, permitindo que a Administração avalie veículos de diferentes fabricantes que apresentem desempenho operacional compatível com a aplicação.

3.4. Da ampliação da competitividade sem prejuízo à qualidade do equipamento

A redução solicitada não implica aquisição de caminhão inadequado, mas ampliação do universo de veículos tecnicamente aptos.

A Administração continuará contando com os demais parâmetros mínimos do edital, especialmente potência de 280 CV, configuração 6x2, PBT mínimo de 23.000 kg, freios ABS e demais requisitos de segurança e desempenho.

Não há justificativa para excluir previamente veículos que atendem às necessidades operacionais apenas por apresentarem torque nominal inferior ao valor estabelecido.

A manutenção de exigências excessivamente específicas pode reduzir o número de propostas, diminuir a disputa e prejudicar a obtenção da proposta mais vantajosa.

Diante disso, requer-se a alteração do torque máximo mínimo para **950 Nm para veículos com transmissão manual ou 1.100 Nm para veículos com transmissão automatizada**, preservando-se a exigência de potência mínima de 280 CV.

IV – DA CAPACIDADE MÁXIMA DE TRAÇÃO (CMT) – NECESSIDADE DE REDUÇÃO DE 35.000 KG PARA 33.000 KG

O edital exige Capacidade Máxima de Tração (CMT) mínima de 35.000 kg, além de estabelecer Peso Bruto Total (PBT) mínimo de 23.000 kg.

A Impugnante requer a alteração do requisito de CMT para **mínimo de 33.000 kg**, medida que permitirá a participação de um número maior de fabricantes sem comprometer a finalidade da contratação.

A exigência atual merece revisão especialmente porque o veículo será fornecido na configuração 6x2, equipado com caçamba basculante, destinado ao transporte de materiais em seu próprio compartimento de carga.

4.1. A CMT está relacionada à capacidade máxima do conjunto em tração, não devendo ser confundida com a capacidade de carga do caminhão

Inicialmente, é necessário diferenciar dois conceitos técnicos fundamentais:

O Peso Bruto Total (PBT) corresponde ao peso máximo que o veículo pode transmitir ao pavimento, constituído pela soma da tara e da lotação, observadas as condições de homologação e os limites legais.

Já a Capacidade Máxima de Tração (CMT) representa o peso máximo que o veículo pode tracionar, constituído pela soma dos pesos do veículo trator, implemento e eventual unidade rebocada, nas condições estabelecidas pelo fabricante.

Portanto, são parâmetros diferentes e não devem ser tratados como se representassem a mesma capacidade operacional.

No presente certame, a Administração pretende adquirir um caminhão rígido 6x2, com caçamba basculante instalada sobre o próprio chassi.

Não existe previsão de fornecimento de reboque, semirreboque ou composição veicular adicional.

O material transportado será acondicionado diretamente na caçamba instalada sobre o caminhão, e a capacidade de transporte efetiva deverá observar o PBT, a distribuição de cargas por eixo, os limites homologados e a legislação de trânsito.

Consequentemente, para a finalidade específica da contratação, o PBT possui relação muito mais direta com a capacidade de carga do caminhão do que a CMT.

A exigência de CMT não é, por si só, inválida ou tecnicamente inútil, mas sua utilização como parâmetro eliminatório, com patamar tão específico, exige justificativa compatível com a aplicação real do veículo.

4.2. O caminhão não será utilizado para tracionar reboques ou semirreboques

A característica operacional mais importante deste objeto é que o caminhão trabalhará como veículo rígido, transportando a carga diretamente sobre sua caçamba basculante.

Não há no edital qualquer exigência de utilização de reboque, semirreboque ou outro equipamento rebocado.

Assim, não se justifica estabelecer uma capacidade de tração de 35.000 kg como se o equipamento fosse destinado a operações que exigissem o deslocamento de uma composição veicular.

A Administração deve estabelecer os requisitos em conformidade com o objeto efetivamente pretendido.

Exigir capacidade de tração superior à necessária para a aplicação, sem demonstrar sua utilidade prática, significa impor uma característica que não agrega benefício proporcional à contratação e que pode excluir modelos plenamente aptos ao serviço.

O caminhão precisa transportar sua carga dentro dos limites de PBT e operar adequadamente com a caçamba basculante. Não precisa, necessariamente, possuir capacidade de tracionar uma unidade adicional de 35 toneladas.

4.3. A exigência de CMT de 35.000 kg restringe a competitividade e pode direcionar a contratação a configurações específicas

A manutenção de um requisito de CMT de 35.000 kg, somada às demais características exigidas, reduz significativamente o universo de veículos disponíveis.

O edital já estabelece uma combinação bastante específica de características: configuração 6x2, potência mínima de 280 CV, torque mínimo de 1.200 Nm, PBT mínimo de 23.000 kg e transmissão obrigatoriamente automática.

Quando analisadas conjuntamente, essas exigências podem favorecer determinadas configurações comerciais disponíveis no mercado, em detrimento de outras soluções tecnicamente adequadas.

Nesse contexto, merece atenção a compatibilidade do requisito com modelos como o Volkswagen Constellation, que pode ser favorecido pela combinação dos parâmetros escolhidos.

Não se afirma que a simples coincidência de especificações com determinado fabricante seja suficiente para caracterizar direcionamento deliberado. Entretanto, a Administração precisa demonstrar que cada requisito decorre de uma necessidade operacional concreta, e não de características específicas de determinado modelo utilizado como referência.

O objetivo da licitação não é selecionar um caminhão com a maior quantidade possível de indicadores técnicos, mas adquirir aquele que atenda adequadamente à necessidade pública, pelo menor preço e com a melhor relação custo-benefício.

4.4. A redução para 33.000 kg preserva a finalidade da contratação

A alteração solicitada de 35.000 kg para 33.000 kg representa uma flexibilização de apenas 2.000 kg, sem descaracterizar o porte ou a aplicação do caminhão.

O veículo continuará obrigado a possuir PBT mínimo de 23.000 kg, potência mínima de 280 CV, tração 6x2 e todos os equipamentos de segurança previstos no edital.

A Administração não estará abrindo mão da qualidade ou da capacidade de trabalho do equipamento.

Estará apenas permitindo a participação de veículos cuja capacidade de tração homologada pelo fabricante seja de 33.000 kg, embora possuam capacidade suficiente para a operação pretendida.

Ressalta-se que o atendimento ao PBT, à distribuição de carga por eixo e aos demais limites legais continuará sendo obrigatório.

Dessa forma, requer-se a alteração da exigência de CMT mínima de 35.000 kg para **CMT mínima de 33.000 kg**.

V – DA TRANSMISSÃO AUTOMÁTICA – NECESSIDADE DE ACEITAÇÃO DE TRANSMISSÃO MANUAL OU AUTOMATIZADA

O edital estabelece obrigatoriamente transmissão automática, com no mínimo 6 marchas à frente e 1 à ré.

A Impugnante requer que a especificação seja alterada para:

Transmissão manual ou automatizada, com no mínimo 6 (seis) marchas à frente e 1 (uma) à ré.

A exigência de transmissão exclusivamente automática é particularmente problemática, tanto sob o aspecto da disponibilidade de mercado quanto sob o aspecto da adequação operacional do veículo.

5.1. Da distinção entre transmissão automática e automatizada

Inicialmente, é necessário esclarecer que transmissão automática e transmissão automatizada não são necessariamente a mesma tecnologia.

A transmissão automática convencional realiza as trocas de marcha por meio de sistemas automáticos próprios, frequentemente com conversor de torque e conjuntos de engrenagens específicos.

Já a transmissão automatizada utiliza, em sua essência, uma caixa de engrenagens mecânica, com acionamento automatizado da embreagem e das mudanças de marcha por sistemas eletrônicos e eletromecânicos.

Essa distinção é relevante porque, no segmento de caminhões comerciais da categoria pretendida, diversas soluções disponíveis no mercado utilizam transmissões manuais ou automatizadas.

A exigência de transmissão automática, sem admitir a transmissão manual ou automatizada, pode inviabilizar a participação de fabricantes que oferecem caminhões adequados à aplicação, mas utilizam outras tecnologias de transmissão.

A Administração não deve confundir a conveniência de uma tecnologia específica com a necessidade técnica indispensável para o funcionamento do equipamento.

Se o objetivo é assegurar facilidade de condução e desempenho adequado, existem diferentes soluções mecânicas capazes de atender a essa finalidade.

5.2. Da inexistência de justificativa para exigir exclusivamente transmissão automática

O edital não apresenta justificativa técnica que demonstre por que a transmissão automática convencional seria indispensável para a operação do caminhão basculante.

Também não apresenta estudo comparativo demonstrando que transmissões manuais ou automatizadas seriam inadequadas para a finalidade pretendida.

Ao contrário, o caminhão será utilizado em atividades de transporte de materiais, com operação frequente em obras, estradas rurais, acessos a propriedades, terrenos irregulares e locais de carregamento e descarregamento.

Não se trata de um veículo destinado exclusivamente ao transporte rodoviário de longa distância, em que determinadas vantagens de conforto e automatização das trocas de marcha podem assumir maior relevância.

É necessário considerar as condições reais de trabalho do caminhão basculante.

A exigência de transmissão exclusivamente automática, sem demonstração de sua necessidade, acaba privilegiando uma solução tecnológica específica, quando a finalidade pública pode ser plenamente atendida por diferentes sistemas de transmissão.

5.3. Da maior adequação operacional da transmissão manual para atividades com caçamba basculante

A operação de um caminhão basculante apresenta particularidades que devem ser consideradas na escolha do sistema de transmissão.

Diferentemente de um caminhão utilizado predominantemente em operações rodoviárias, o basculante trabalha frequentemente em ambientes que exigem manobras constantes, deslocamentos em baixa velocidade, partidas em aclives, acessos estreitos, terrenos irregulares e aproximações precisas dos locais de carregamento e descarregamento.

Nessas condições, a transmissão manual apresenta vantagens operacionais relevantes.

Primeiramente, proporciona ao motorista maior controle direto sobre a seleção das marchas, permitindo escolher a relação mais adequada para cada situação de trabalho.

Em operações com carga elevada, terrenos de baixa aderência, rampas e acessos irregulares, a possibilidade de selecionar e manter determinada marcha pode ser especialmente importante.

A transmissão manual também permite ao condutor utilizar sua experiência para adequar o funcionamento do veículo às condições específicas do terreno, da carga e da operação.

Além disso, em determinadas situações de manobra e deslocamento em baixa velocidade, o controle direto da embreagem e das marchas pode facilitar a condução e a precisão operacional.

Não se pretende afirmar que toda transmissão automatizada ou automática seja inadequada para caminhões basculantes. O que se demonstra é que a transmissão manual constitui solução plenamente consolidada e tecnicamente apropriada para esse tipo de aplicação, não existindo justificativa para sua exclusão antecipada.

5.4. Da manutenção, simplicidade mecânica e redução de custos ao longo da vida útil

Outro aspecto relevante é o custo total de propriedade do veículo.

A Administração não deve considerar apenas o preço de aquisição, mas também os custos de manutenção, reparação, disponibilidade de peças, mão de obra especializada e tempo de indisponibilidade durante a vida útil do caminhão.

As transmissões manuais possuem arquitetura mecânica amplamente difundida no mercado de veículos comerciais pesados.

Sua manutenção é conhecida por uma ampla rede de oficinas especializadas, com disponibilidade consolidada de profissionais, peças e procedimentos de reparação.

Já sistemas automatizados e automáticos podem incorporar componentes adicionais de acionamento, sensores, módulos eletrônicos, atuadores e estratégias específicas de controle, cuja manutenção pode exigir ferramentas e mão de obra especializada.

Isso não significa que esses sistemas sejam necessariamente menos confiáveis, mas que a Administração deve considerar as diferenças de complexidade, custo e disponibilidade de assistência técnica.

A transmissão manual, por sua arquitetura mais convencional, pode representar uma alternativa de manutenção mais simples e economicamente vantajosa, especialmente em aplicações de trabalho severo.

Também deve ser considerado que o desgaste de componentes como embreagem e elementos da transmissão depende diretamente da forma de utilização, da carga transportada, do terreno e da condução do motorista.

Portanto, não se pode presumir que a transmissão automática seja sempre superior ou que resulte necessariamente em menor custo operacional.

O que se busca é permitir que a Administração adquira um caminhão adequado ao trabalho, sem impor uma tecnologia que pode elevar o custo de aquisição e manutenção sem benefício operacional comprovado.

5.5. Da disponibilidade de mercado e da ampliação da competitividade

A exigência de transmissão exclusivamente automática também merece revisão diante da realidade do mercado brasileiro de caminhões comerciais.

É necessário distinguir a transmissão automática convencional das transmissões automatizadas, frequentemente oferecidas nos caminhões pesados e semipesados.

A exclusão da transmissão manual e da automatizada pode reduzir significativamente o número de modelos aptos à participação.

A título de exemplo, especificações de aquisições públicas de caminhões basculantes já admitem expressamente transmissões manuais, automáticas ou automatizadas, demonstrando que não existe incompatibilidade técnica entre essas tecnologias e a finalidade de transporte de materiais.

A título ilustrativo, o edital de aquisição de caminhões basculantes publicado pelo CIRENOR, no Rio Grande do Sul, contempla expressamente as três alternativas de transmissão para veículos destinados a esse tipo de aplicação.

Portanto, é perfeitamente possível estabelecer uma especificação que preserve a qualidade e a capacidade operacional do equipamento, sem restringir a disputa a uma única tecnologia.

Diante disso, requer-se a alteração do requisito para admitir **transmissão manual ou automatizada, com no mínimo 6 marchas à frente e 1 à ré**, preservando-se as exigências de desempenho e segurança do veículo.

VI – DA RESTRIÇÃO INDEVIDA À COMPETITIVIDADE E DA NECESSIDADE DE REVISÃO DO CONJUNTO DE EXIGÊNCIAS

As três exigências questionadas não devem ser analisadas de maneira isolada, mas em conjunto.

O edital estabelece simultaneamente:

- Potência mínima de 280 CV;
- Torque mínimo de 1.200 Nm;
- PBT mínimo de 23.000 kg;
- CMT mínimo de 35.000 kg;
- Tração 6x2;
- Transmissão obrigatoriamente automática;
- Caçamba basculante de 12 m³.

Essa combinação de características acaba restringindo o universo de fabricantes e modelos que conseguem atender integralmente ao instrumento convocatório.

A Administração deve ter especial cuidado quando a reunião de requisitos técnicos muito específicos acaba resultando na seleção de uma configuração comercial restrita, sem que exista demonstração de que todas as características são indispensáveis.

A Lei nº 14.133/2021 estabelece, em seu artigo 5º, que as contratações públicas devem observar, entre outros, os princípios da igualdade, competitividade, proporcionalidade, razoabilidade, eficiência e economicidade.

O artigo 9º da mesma legislação veda ao agente público admitir, prever, incluir ou tolerar situações que comprometam, restrinjam ou frustrem o caráter competitivo do processo licitatório, bem como estabeleçam preferências ou distinções em razão da naturalidade, da sede ou do domicílio dos licitantes, ou de circunstâncias impertinentes ou irrelevantes para o objeto específico do contrato.

O artigo 18, por sua vez, exige planejamento adequado, levantamento de mercado e justificativa técnica e econômica para a solução escolhida.

Portanto, as exigências técnicas precisam estar vinculadas a uma necessidade efetiva da Administração.

Não é razoável eliminar modelos que possuem capacidade operacional suficiente para atender ao Município apenas porque apresentam diferenças construtivas ou tecnológicas em relação a determinado padrão comercial.

A especificação deve permitir a participação de diferentes fabricantes, desde que os veículos ofertados atendam aos requisitos essenciais de desempenho, segurança, capacidade de carga e qualidade.

O interesse público não está na aquisição de um caminhão com determinado número de torque ou determinada tecnologia de transmissão, mas na aquisição de um equipamento que execute adequadamente os serviços municipais, com segurança, confiabilidade e economicidade.

A ampliação da competitividade também beneficia diretamente a Administração, pois aumenta a possibilidade de recebimento de propostas comerciais distintas, melhora as condições de negociação e favorece a obtenção de preços mais vantajosos.

É importante ressaltar que a presente impugnação não busca eliminar critérios técnicos ou reduzir a qualidade do objeto. Busca adequar os parâmetros exigidos à finalidade concreta da contratação,

permitindo que soluções tecnicamente equivalentes possam disputar o certame em igualdade de condições.

VII – DA NECESSIDADE DE JUSTIFICATIVA TÉCNICA E DE REAVALIAÇÃO DO ESTUDO QUE EMBASOU O EDITAL

Diante dos pontos apresentados, caso a Administração entenda pela manutenção integral das exigências, requer-se que apresente justificativa técnica individualizada para cada uma delas, demonstrando:

a) Qual estudo técnico fundamentou a exigência de torque mínimo de 1.200 Nm, em detrimento de veículos com torque inferior e conjunto mecânico compatível;

b) Qual necessidade operacional específica justifica CMT mínima de 35.000 kg para um caminhão rígido 6x2 equipado com caçamba basculante, sem previsão de utilização de reboque ou semirreboque;

c) Qual estudo demonstrou a indispensabilidade de transmissão automática convencional, excluindo-se as transmissões manuais e automatizadas;

d) Quais fabricantes e modelos foram considerados no levantamento de mercado e quais alternativas disponíveis foram analisadas;

e) Qual a justificativa técnica e econômica para a manutenção conjunta desses parâmetros, considerando o impacto sobre a competitividade e o custo da contratação.

A simples afirmação de que os requisitos foram definidos para garantir maior qualidade ou desempenho não é suficiente.

É necessário demonstrar a relação objetiva entre cada exigência e a necessidade pública que se pretende atender.

A Administração possui discricionariedade técnica para estabelecer os requisitos do objeto, mas deve exercê-la de maneira motivada, proporcional e compatível com a legislação.

A ausência de justificativa adequada, especialmente quando os requisitos podem limitar a participação de fabricantes e modelos disponíveis no mercado, compromete a legitimidade das condições estabelecidas no instrumento convocatório.

VIII – DOS PEDIDOS

Diante de todo o exposto, a empresa MATTANA VEÍCULOS LTDA. requer:

1. O recebimento e conhecimento da presente impugnação, por ser tempestiva e fundamentada no artigo 164 da Lei Federal nº 14.133/2021;

2. O acolhimento da impugnação para que seja alterada a exigência de torque máximo mínimo de 1.200 Nm, passando a admitir:

- Torque mínimo de 950 Nm para veículos com transmissão manual;
- Torque mínimo de 1.100 Nm para veículos com transmissão automatizada.

Mantendo-se a potência mínima de 280 CV e os demais requisitos técnicos compatíveis com a aplicação;

3. O acolhimento da impugnação para que a exigência de Capacidade Máxima de Tração (CMT) mínima de 35.000 kg seja reduzida para **33.000 kg**, considerando que o veículo será utilizado como caminhão rígido com caçamba basculante, sem previsão de utilização de reboque ou semirreboque, sendo o PBT o parâmetro diretamente relacionado à capacidade de carga do veículo;

4. O acolhimento da impugnação para que a exigência de transmissão automática seja alterada, passando a admitir **transmissão manual ou automatizada, com no mínimo 6 (seis) marchas à frente e 1 (uma) à ré**, de modo a permitir a participação de fabricantes que disponibilizam soluções tecnicamente adequadas para a operação de caminhões basculantes;

5. Que as alterações sejam incorporadas tanto na descrição técnica do item 1.1 do edital quanto no Anexo I – Modelo de Proposta de Preços, evitando divergências entre os documentos integrantes do instrumento convocatório;

6. Caso a Administração entenda pela manutenção de qualquer uma das exigências questionadas, que apresente decisão devidamente fundamentada, acompanhada dos estudos técnicos, justificativas e elementos de levantamento de mercado que demonstrem a indispensabilidade dos parâmetros estabelecidos e a inexistência de restrição indevida à competitividade;

7. Que, sendo acolhida a presente impugnação, seja promovida a retificação do edital e de seus anexos, com a consequente republicação e reabertura dos prazos, bem como a designação de nova data para a sessão pública, nos termos do artigo 55, § 1º, da Lei nº 14.133/2021, caso as alterações afetem a formulação das propostas.

Por fim, destaca-se que a finalidade da presente manifestação é contribuir para o aperfeiçoamento do instrumento convocatório, assegurando que a Administração Municipal possa receber propostas de diferentes fabricantes, ampliar a competitividade e selecionar o caminhão que efetivamente ofereça a melhor relação entre desempenho, qualidade, durabilidade e economicidade.

A aquisição de um caminhão basculante deve ser orientada pela sua efetiva capacidade de executar os serviços municipais, e não pela imposição de características isoladas que, sem justificativa técnica suficiente, possam excluir soluções igualmente aptas e vantajosas para o interesse público.

Nestes Termos

P. Deferimento

MATTANA

IVECO

Canoas, 23 de fevereiro de 2026.

MATTANA VEÍCULOS LTDA
CNPJ 32.225.388/0001-15 IE 024/0515510
Av Getúlio Vargas 8555 Bairro São José
Canoas-RS - CEP 92420-024
Fone 051 3512-3050

Angelo Bauer Rigon
Coordenador de Licitações
CPF: 001.108.450-21
RG: 1074151323