

NOTA TÉCNICA

Diretoria de Planejamento de Tráfego e Infraestrutura Viária

Processo Administrativo nº 9900163703/2025

Pregão Eletrônico nº 90003/2025

Impugnante: BD Apoio Empresarial Ltda/ Felipe Dytz.

Assunto: Análise técnica dos questionamentos apresentados na Impugnação ao Edital do Pregão Eletrônico nº 90003/2025

OBJETO DA NOTA TÉCNICA

A presente Nota Técnica tem por finalidade analisar, esclarecer e fundamentar tecnicamente os questionamentos apresentados pela empresa BD Apoio Empresarial Ltda. em impugnação ao Edital do Pregão Eletrônico nº 90003/2025, que visa à contratação de empresa especializada para implantação de redutores de velocidade dos tipos travessia elevada/traffic calming e ondulações transversais em CBUQ, com fornecimento de materiais, mão de obra, equipamentos e insumos, conforme Projeto Básico e demais anexos.

Esta manifestação se limita aos aspectos de competência desta Diretoria Técnica, alinhando-se à resposta preliminar já emitida pelo setor de Compras e Licitações.

Atende-se, ainda, ao entendimento consolidado pelo Acórdão TCU nº 1636/2007, citado pela própria impugnante, no sentido de que todos os pontos devem ser enfrentados de forma fundamentada.

ANÁLISE TÉCNICA DOS QUESTIONAMENTOS

A seguir, são analisados, um a um, os questionamentos formulados na impugnação, com foco nos pontos de natureza técnica/engenharia.

Questionamento 1 – “Divergência” na redação do objeto

Síntese da impugnação:

A empresa alega que Edital, Projeto Básico (TR), Memorial Descritivo e minuta contratual apresentam textos distintos para o objeto, o que afrontaria o princípio da vinculação ao instrumento convocatório.

Análise técnica

Ao analisar os documentos, verifica-se que:

- I. O Edital descreve o objeto em linguagem convocatória, incluindo a referência à elaboração de projeto executivo de sinalização, emissão de ART/RRT e demais elementos formais;
- II. O Projeto Básico (Termo de Referência) descreve o mesmo objeto enfatizando o núcleo técnico: execução de travessias elevadas e ondulações transversais em CBUQ para pontos a serem determinados, com base em normas do CONTRAN e MBST;
- III. O Memorial Descritivo detalha as condições de execução, métodos construtivos e parâmetros (temperaturas, compactação, ensaios etc.), mas não altera o escopo;
- IV. A minuta contratual apenas repete o objeto, remetendo expressamente ao Edital e ao Projeto Básico como documentos que regem a execução.

As variações são exclusivamente redacionais e de foco (jurídico x técnico), não havendo acréscimo, supressão ou alteração de escopo. Todos convergem para o mesmo núcleo: implantação de dispositivos de moderação de tráfego (travessias elevadas e

ondulações transversais), com fornecimento de materiais e execução conforme normas técnicas vigentes.

Do ponto de vista técnico, portanto, não há inconsistência, mas apenas adequação de linguagem ao tipo de documento. O princípio da vinculação ao instrumento convocatório permanece integralmente atendido, uma vez que todo o conjunto documental remete entre si e descreve o mesmo objeto.

Questionamento 2 – Justificativa técnica e economicidade (item 5.1 do Projeto Básico)

Síntese da impugnação:

A impugnante considera “vaga” a justificativa baseada em economicidade e eficiência, e pede fundamentação mais clara.

Análise técnica

O item 5 do Projeto Básico apresenta uma justificativa que combina segurança viária, acessibilidade e eficiência administrativa, com base em:

1. Contexto normativo e dever do órgão de trânsito – O CTB dispõe que o trânsito em condições seguras é direito de todos e dever dos órgãos do Sistema Nacional de Trânsito, que respondem objetivamente por omissão na adoção de medidas de segurança (art. 1º, §§ 2º e 3º; art. 24, II).
2. Conformidade com o MBST e Resoluções do CONTRAN – Travessias elevadas e ondulações transversais são dispositivos expressamente previstos no MBST Volume VI – Dispositivos Auxiliares, regulamentado pela Resolução CONTRAN nº 973/2022, e, no caso das travessias, também pela Resolução nº 738/2018 (dimensões, inclinações, restrições de implantação etc.).

3. Prioridade a áreas críticas – O Projeto Básico explicita que a implantação se direciona a vias com alta circulação de pedestres, escolas, creches, polos de comércio e polos gastronômicos, com foco em redução de atropelamentos e colisões, melhoria da acessibilidade e redução da velocidade média.
4. Economia de escala e padronização – Ao invés de múltiplas contratações pontuais e fragmentadas de pequenos redutores, a contratação unificada:
 - I. reduz o custo unitário pela escala;
 - II. padroniza materiais e métodos construtivos;
 - III. reduz custos transacionais (múltiplas licitações, múltiplos contratos, multiplicidade de fiscalizações).
5. Eficiência administrativa – Um único contrato permite:
 - I. resposta mais rápida às demandas da população e às recomendações baseadas em dados de sinistros;
 - II. planejamento anual de implantação, alinhado ao Plano Municipal de Segurança Viária;
 - III. melhor programação de equipes, reduzindo impactos operacionais.

Portanto, longe de ser “vaga”, a justificativa integra fundamentos jurídicos (dever legal de assegurar trânsito seguro), fundamentos técnicos (escolha de dispositivo de comprovada eficácia) e fundamentos econômico-administrativos (escala, padronização, redução de custos indiretos). Tudo isso está compatível com os princípios da economicidade e eficiência previstos na Lei Federal nº 13.303/2016.

A crítica da impugnante parte de uma interpretação excessivamente literal, ignorando que a justificativa não precisa ser extensa, apenas coerente, o que ela é.

Questionamento 3 – “Complexidade” x serviço comum de engenharia

Síntese da impugnação

A empresa vê contradição entre:

- I. o enquadramento como serviço comum de engenharia; e
- II. a referência, no item 12.1.9 do Projeto Básico, à “complexidade dos serviços executados”.

Análise técnica

É importante distinguir dois planos:

1. Complexidade de concepção (intelectual)
 - relacionada à necessidade de estudos inéditos, soluções projetuais singulares e não padronizáveis.
2. Complexidade de execução operacional
 - relacionada a cuidados de campo (clima, temperaturas, logística, segurança).

No caso em análise:

- I. As travessias elevadas e ondulações transversais são dispositivos padronizados, com geometria, dimensões, inclinações e condições de uso definidas de forma exaustiva pelo MBST e Resoluções do CONTRAN.
- II. Não há necessidade de concepção original ou solução intelectual complexa; trata-se de aplicar um conjunto de normas técnicas a diferentes pontos da malha viária.
- III. A menção à “complexidade” em 12.1.9 refere-se claramente à execução em ambiente urbano em operação (tráfego, segurança de pedestres, drenagem, temperatura do CBUQ, interferências de redes), o que exige atenção, mas não transforma o objeto em serviço “especial” do ponto de vista da Lei 13.303/2016.

Logo:

- I. Do ponto de vista licitatório, o objeto é serviço comum de engenharia, pois seus padrões de desempenho e qualidade podem ser integralmente definidos em normas técnicas e em especificações claras e objetivas, permitindo julgamento por menor preço.
- II. Do ponto de vista operacional, exige cuidados e boas práticas na execução, o que qualquer contrato de pavimentação em CBUQ já demanda.

Portanto, não há contradição, mas apenas o reconhecimento da realidade de campo, sem alteração de sua natureza jurídica como serviço comum.

Questionamento 4 – Adoção da modalidade Pregão e não caracterização de serviço comum

Síntese da impugnação

A empresa entende que o edital não deveria ser na modalidade Pregão sob o argumento de que o objeto não poderia ser considerado serviço comum de engenharia, uma vez que envolveria complexidade técnica e ausência de padronização que justificariam outra modalidade licitatória.

Análise técnica

A NITTRANS utiliza o regime da Lei Federal nº 13.303/2016, o Pregão está previsto no art. 32, I e II, desde que o objeto seja classificado como bem ou serviço comum, isto é, padronizável e com especificações usuais de mercado.

Além disso, o RILC da NITTRANS (Portaria nº 123/2024) estabelece:

- I. Art. 2º, §1º: o Pregão é permitido para serviços comuns de engenharia;

- II. Art. 6º, XII: define serviços comuns como aqueles com padrões de desempenho e qualidade objetivamente definidos;
- III. Art. 6º, LXXXII: define *serviço comum de engenharia* como aquele cujas atividades são padronizáveis em termos de desempenho e qualidade;
- IV. Art. 10º: reforça que o Termo de Referência/Projeto Básico deve definir claramente as especificações técnicas quando se tratar de objeto padronizado.

A Administração esclarece que o objeto desta contratação possui total padronização técnica, estando respaldado por normas e especificações nacionais, tais como:

- I. Resoluções do CONTRAN (nº 600/2016, nº 738/2018 e correlatas), que definem dimensões, materiais e parâmetros de redutores, travessias elevadas, estreitamentos e demais dispositivos;
- II. Normas ABNT aplicáveis à sinalização horizontal e vertical;
- III. Modelos geométricos uniformes previstos no Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito.

O Projeto Básico anexo ao edital não demanda elaboração de solução singular, estudo técnico exclusivo ou projeto personalizado. Ao contrário, apresenta modelos repetitivos, amplamente difundidos e disponíveis no mercado, com especificações claras de:

- I. Materiais;
- II. Dimensões;
- III. Procedimentos de instalação;
- IV. Métodos de execução;
- V. Parâmetros de qualidade;
- VI. Prazos e etapas.

Dessa forma, a Administração não está contratando solução intelectual especializada, mas sim a execução padronizada de elementos de engenharia viária já definidos.

Tal característica enquadra o objeto como serviço comum de engenharia, apto à modalidade Pregão.

Questionamento 5 – Quantidade de amostras para ensaios laboratoriais

Síntese da impugnação

A empresa entende que o edital deveria definir previamente o número de amostras a ser coletado para ensaios laboratoriais.

Análise técnica

Do ponto de vista da engenharia de pavimentos:

- A quantidade de ensaios depende de variáveis que só se consolidam na fase executiva, como:
 - I. extensão efetiva de cada dispositivo;
 - II. condições da base/sub-base existentes;
 - III. necessidade de reforços locais;
 - IV. variação de lotes de materiais.
- As normas do DNIT e da ABNT estabelecem critérios de frequência mínima de amostragem e controle tecnológico (por volume de mistura, por área executada etc.), cabendo ao responsável técnico ajustar a quantidade de ensaios à realidade da obra.

Fixar, no edital, um número rígido de amostras:

- I. poderia gerar subdimensionamento em alguns locais (risco técnico);

- II. ou superdimensionamento artificial, com aumento de custos sem ganho de qualidade.

No Projeto Básico, a exigência é de que todos os materiais relevantes sejam submetidos a ensaios conforme normas técnicas, cabendo à fiscalização, com base nessas normas, ajustar a quantidade adequada para garantir a qualidade, sem onerar desnecessariamente a Administração.

Portanto, a não fixação de número exato não é omissão, mas opção técnica adequada e coerente com boas práticas de engenharia.

Questionamento 6 – Normas técnicas e parâmetros de aprovação

Síntese da impugnação

Alega-se que o edital não teria indicado os parâmetros de aprovação para os laudos de ensaio.

Análise técnica

O Projeto Básico:

- I. remete expressamente às normas do DNIT (como DNIT 031/2006) e às normas ABNT pertinentes ao CBUQ, agregados e ligantes;
- II. remete, ainda, ao MBST Volume VI e às Resoluções CONTRAN nº 973/2022 e nº 738/2018 quanto à geometria e desempenho dos dispositivos.

Essas normas já contêm os limites numéricos e critérios de aceitação (teores, densidades, resistência, granulometrias, temperaturas etc.). Reproduzi-las integralmente no edital seria redundante e pouco prático.

A prática técnica consolidada é justamente:

- I. mencionar as normas aplicáveis; e
- II. submeter os materiais às verificações previstas nessas normas.

Assim, não há lacuna: os parâmetros de aprovação estão incorporados por remissão normativa, o que é plenamente aceito na engenharia. Não é obrigatório transcrever normas técnicas no edital, aliás, é indesejável.

Questionamento 7 – Custos de ensaios laboratoriais no orçamento

Síntese da impugnação

Afirma que o orçamento não teria previsto o custo dos ensaios, embora exigidos.

Análise técnica

O Projeto Básico informa que o orçamento foi elaborado com base em sistemas oficiais de custos (EMOP/SCO), com tabela de junho/2025, aplicando BDI de 25%.

É importante destacar:

1. As composições de preço unitário desses sistemas já incluem custos indiretos típicos, como:
 - I. controle tecnológico;
 - II. mobilização de laboratório;
 - III. mão de obra técnica envolvida no controle de qualidade.
2. Os ensaios laboratoriais, embora relevantes, representam fração pequena do custo global de implantação de travessias e ondulações em CBUQ, especialmente considerando a escala contratada.

3. A prática consolidada em obras de pavimentação é que os custos de ensaio sejam internalizados pelo licitante como parte dos custos indiretos e das despesas de controle tecnológico, não como item isolado em planilha, salvo quando se trata de contrato específico de laboratório.

Dessa forma, a previsão orçamentária, ao adotar referências oficiais (EMOP/SCO) e BDI compatível, abrange os custos dos ensaios, não havendo omissão técnica na estimativa de preços.

Questionamento 8 – Exigência de certificação de conformidade INMETRO

Síntese da impugnação

A impugnante alega inexistência de OCP acreditado.

Análise técnica

A certificação de conformidade não exige, obrigatoriamente, OCP acreditado pelo INMETRO para todos os materiais.

Há três tipos de comprovação admitidas em engenharia pública:

- Certificação INMETRO (quando aplicável ao material);
- Declaração de conformidade do fabricante;
- Relatórios de ensaio conforme normas ABNT/DNIT.

O edital utilizou o termo de forma abrangente, mas não restringiu ao INMETRO, portanto não viola competitividade.

Questionamento 9 – Falta de definição prévia do tipo de dispositivo por endereço (Anexo A)

Síntese da impugnação

A empresa alega que o Anexo A lista apenas as vias/endereço, sem indicar onde haverá travessia elevada ou ondulação, o que prejudicaria a avaliação in loco.

Análise técnica

A escolha entre travessia elevada e ondulação transversal em cada ponto:

- depende de critérios típicos de engenharia de tráfego, como:
 - I. volume e perfil de pedestres (crianças, idosos, pessoas com deficiência);
 - II. velocidade praticada e composição do tráfego;
 - III. características geométricas (largura, declividade, existência de faixas exclusivas);
 - IV. condições de drenagem e presença de pontos de ônibus ou semáforos;
- está sujeita às restrições de implantação previstas na Resolução CONTRAN nº 738/2018 (por exemplo, vedação em vias com declividade >6%, em faixas exclusivas de ônibus, em curvas com visibilidade restrita etc.).

Esses dados:

- I. são refinados com base em estudos de campo e ocorrências de sinistros;
- II. podem se ajustar ao longo da vigência contratual (ex.: mudança de uso do solo, abertura de escola ou unidade de saúde).

Por isso, o Anexo A lista as solicitações por demanda, enquanto o tipo exato de dispositivo é definido na Ordem de Serviço, após análise da engenharia e autorização da Diretoria.

Para fins de proposta:

- I. a licitante dispõe de todas as informações essenciais: tipo de tecnologias envolvidas, quantitativo global (150 travessias + 150 ondulações), método construtivo, insumos, prazo, SLA etc.;
- II. o risco técnico associado à distribuição entre travessias e ondulações é limitado, uma vez que todo o escopo está descrito e é tecnicamente homogêneo quanto ao tipo de pavimento e tecnologia.

A visita in loco, por sua vez, não exige saber “a metros exatos” o ponto da implantação; exige conhecer a característica da via (perfil de tráfego, entorno urbano, acessibilidade), que é plenamente observável com as informações fornecidas.

Questionamento 10 – Endereços extensos (ex.: Av. Acúrcio Torres)

Síntese da impugnação

Questiona-se a indicação de logradouros longos, argumentando que seria impreciso para fins de visita e orçamentação.

Análise técnica

A prática de listar eixos viários extensos como referência é comum em contratos de mobilidade, pois:

- as demandas por dispositivos de moderação podem variar ao longo do eixo com base em:
 - I. novos empreendimentos;
 - II. mudanças de circulação;
 - III. registros de sinistros em trechos específicos;

- concentrar o contrato em determinados corredores permite que, ao longo da vigência, a Administração posicione os dispositivos no ponto tecnicamente mais adequado, sem necessidade de nova licitação para deslocamentos de poucas dezenas ou centenas de metros.

Do ponto de vista técnico:

- a visita à Av. Acúrcio Torres, por exemplo, permite avaliar tipologia viária, entorno (residencial, escolar, comercial), perfil de fluxo, declividades e pontos de conflito;
- isso é suficiente para estimar custos e riscos, considerando que o tipo de dispositivo e o método construtivo são padronizados.

Não há, portanto, prejuízo à clareza ou à competitividade. O que se dá é uma flexibilidade operacional controlada, em benefício da boa engenharia e da economicidade.

Questionamento 11 - Cumprimento da cota de pessoas com deficiência (PCD)

Síntese

A impugnante afirma que não é aplicável ao serviço.

Análise técnica

A cláusula deriva do Art. 93 da Lei Federal nº 8.213/1991 – Empresas com 100 ou mais empregados devem manter entre 2% e 5% dos seus caros com beneficiários reabilitados ou pessoas com deficiência (PCD).

Esta norma é de cumprimento obrigatório para a empresa contratada, não importando a natureza do objeto licitado.

Ressalte-se que a exigência constante no edital não decorre de discricionariedade da NITTRANS, mas sim do devido cumprimento da previsão legal referente à obrigatoriedade de contratação de pessoas com deficiência (PCD) no quadro de pessoal das empresas.

Importa esclarecer que não há determinação de que os profissionais PCD atuem especificamente no canteiro de obras, mas apenas que a licitante atenda à cota legal em seu quadro funcional, conforme estabelecido na legislação vigente.

Dessa forma, não se verifica qualquer irregularidade ou afronta aos princípios que regem as contratações públicas, motivo pelo qual permanece íntegra a disposição editalícia impugnada.

Kevison Rocha dos Santos

Presidente da Comissão de Licitação

Moana da Cunha Porto

Pregoeira

Nicolle Serrano Dias

Diretora de Planejamento Tráfego e Infraestrutura Viária