

ILUSTRÍSSIMO SENHOR PREGOEIRO OFICIAL DA AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES/ANTT

Edital Pregão nº 14/2019

Processo nº 50500.321097/2019-47

ANETRANS - ASSOCIACAO NACIONAL DAS EMPRESAS DE ENGENHARIA CONSULTIVA DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES, associação civil sem fins lucrativos regularmente constituída, inscrita no CNPJ/MF sob nº 12.941.843/0001-71, com sede na STVS Quadra 701, Bloco O, Sala 521, Ed. Multiempresarial, Asa Sul, Brasília/DF, CEP 70.340-000, e-mail: administrativo@anetrans.com.br, telefone: (61) 3967-3961, por intermédio de sua representante legal, vem, com o respeito e acato devidos, ante a conspícua presença de Vossa Senhoria, com fulcro no §2º, do art. 41, da Lei nº 8.666/93, tempestivamente apresentar

IMPUGNAÇÃO

aos termos do Edital do **PREGÃO N° 14/2019**, cujo objeto é a “*Contratação de serviços técnicos especializados de engenharia consultiva de apoio às atividades de competência legal da ANTT, quanto à supervisão dos trechos das rodovias federais outorgados à exploração da iniciativa privada, com vistas à aferição da execução adequada do serviço, especificamente, do cumprimento, pelas concessionárias, dos encargos contidos nas cláusulas dos Contratos de Concessão para exploração da Infraestrutura Rodoviária, conforme condições, quantidades e exigências estabelecidas neste Edital e seus anexos.*”, fazendo-a pelos relevantes fatos e fundamentos jurídicos a seguir expostos:

1. DA TEMPESTIVIDADE

A *priori*, antes do enfrentamento do mérito da questão em comento, cumpre destacar a tempestividade das presentes razões que, nos termos do art. 41, §2º da Lei nº 8.666/93, bem como no instrumento convocatório em seu item 20.1, o prazo para impugnação é até o 2º dia útil que anteceder a abertura da licitação.

Assim, considerando que a data prevista para a abertura é dia 27 de agosto de 2019 (terça-feira), tempestiva se mostra a presente impugnação, uma vez que apresentada antes do termo final, que ocorrerá no dia 23 de agosto (sexta-feira).

2. DA LEGITIMIDADE E DO INTERESSE DA ANETRANS

A ANETRANS é associação civil sem fins lucrativos que atua em todo o território nacional, nos limites de sua finalidade, representando um número indeterminado e ilimitado de associados, que atuam na área de Consultoria de Infraestrutura de Transportes.

A associação tem por finalidade: “promover o intercâmbio de *know-how* das atividades dos associados visando o aprimoramento das técnicas usadas e valorização da classe como um todo”, “atender ao interesse público, defendendo o princípio da livre concorrência atuando diretamente sobre os poderes executivo, legislativo e judiciário”, “representação direta ou indireta dos interesses de seus associados junto aos órgãos dos poderes executivo, legislativo e judiciário”, “estudar os contextos da prestação de serviços relacionados à consultoria em infraestrutura de transportes, visando à valorização desta área”, “prevenir, e quando necessário combater, as eventuais questões em órgãos dos poderes executivo, legislativo e judiciário que possam prejudicar a categoria extrajudicialmente ou judicialmente”.

Por esses objetivos constantes de seu contrato social é que a ANETRANS tem legitimidade e interesse para apresentar a presente Impugnação, a fim de obstar que sejam cometidas ilegalidades pelas autoridades coatoras no Pregão nº 14/2019 da ANTT.

3. DAS RAZÕES DA IMPUGNAÇÃO

A motivação da presente impugnação decorre do fato de que **o critério menor preço adotado para o julgamento das propostas, afronta dispositivos legais e está em dissonância com a posição dos Tribunais pátrios e até mesmo com a posição adotada pelo Tribunal de Contas da União**, conforme demonstrar-se-á a seguir.

A Lei nº 8.666/93, ESTABELECE EXPRESSAMENTE em seus artigos 13 e 46, que os serviços de fiscalização, gerenciamento ou supervisão são considerados técnicos especializados e, portanto deve-se utilizar o tipo técnica e preço, *in verbis*:

“Art. 13. Para os fins desta Lei, consideram-se **serviços técnicos profissionais especializados** os trabalhos relativos a:

[...]

IV - fiscalização, supervisão ou gerenciamento de obras ou serviços;"

“Art. 46. Os tipos de licitação "melhor técnica" ou "técnica e preço" serão utilizados exclusivamente para serviços de natureza predominantemente intelectual, em especial na elaboração de projetos, cálculos, fiscalização, supervisão e gerenciamento e de engenharia consultiva em geral e, em particular, para a elaboração de estudos técnicos preliminares e projetos básicos e executivos, ressalvado o disposto no § 4º do artigo anterior.”

Com intuito de resgatar o *voluntas legis*, bem como sanear eventuais divergências de entendimento quanto ao não enquadramento dos serviços de Elaboração de Projetos e Supervisão como serviços comuns, o Conselho Nacional de Engenharia e Agronomia - CONFEA publicou a Resolução 1.116, de 26 de abril de 2019, que **“Estabelece que as obras e os serviços no âmbito da Engenharia e da Agronomia são classificados como serviços técnicos especializados”**:

“[...]

Considerando que os padrões de desempenho e qualidade dos serviços e obras de Engenharia e de Agronomia, por serem objeto de soluções específicas e tecnicamente complexas, não podem ser definidos a partir de especificações usuais de mercado, carecendo de capacidade técnica intrínseca apenas aos profissionais legalmente habilitados e com as devidas atribuições;

Considerando, portanto, que a execução de obras e serviços da Engenharia e da Agronomia possuem características próprias e envolvem circunstâncias específicas, variáveis segundo as peculiaridades do local em que serão executados;

Considerando que compete ao Confea examinar e decidir em última instância os assuntos relativos ao exercício das profissões de Engenharia e de Agronomia e conceder atribuições profissionais na área da Engenharia e Agronomia,

RESOLVE:

Art. 1º Estabelecer que as obras e os serviços de Engenharia e de Agronomia, que exigem habilitação legal para sua elaboração ou execução, com a emissão da Anotação de Responsabilidade Técnica – ART, são serviços técnicos especializados.

§ 1º Os serviços são assim caracterizados por envolverem o desenvolvimento de soluções específicas de natureza intelectual, científica e técnica, por abarcarem risco à sociedade, ao seu patrimônio e ao meio ambiente, e por sua complexidade, exigindo, portanto, profissionais legalmente habilitados e com as devidas atribuições.

§ 2º As obras são assim caracterizadas em função da complexidade e da multiprofissionalidade dos conhecimentos técnicos exigidos para o desenvolvimento do empreendimento, sua qualidade e segurança, por envolver risco à sociedade, ao seu patrimônio e ao meio ambiente, e por demandar uma interação de concepção físico-financeira que determinará a otimização de custos e prazos, exigindo, portanto, profissionais legalmente habilitados e com as devidas atribuições.”

No caso específico do Pregão n14/2019, ora impugnado, o Termo de Referência, estabelece os serviços a serem executados, valendo destacar alguns que evidenciam a natureza estritamente técnica do objeto da licitação, dentre os quais podemos explicitar:

7.1. RELATÓRIO DE APOIO NA ANÁLISE DA MONITORAÇÃO

Deverá ser apresentado, em todos os Relatórios de Apoio na Análise da Monitoração de cada elemento da rodovia descrito, relatório fotográfico das auditorias e das vistorias realizadas, contendo descrição, localização e data para cada fotografia.

Para a coleta das informações e análises descritas no Termo de Referência, deverão ser realizadas vistorias na Rodovia, conforme indicado nos próximos itens.

A licitante vencedora deverá dimensionar a quantidade de pessoal e dias, de forma que o Relatório contenha todos os elementos e análises aqui descritos.

Os Relatórios de Apoio na Análise deverão ser apresentados em 1 (uma) via impressa e em meio eletrônico, em até 45 dias (itens A, do quadro "Resumo do Contrato de Supervisão) e 30 dias (demais itens do quadro "Resumo do Contrato de Supervisão), após demanda da ANTT, e deverão conter, no mínimo, as seguintes avaliações

7.3.1. Relatório de Apoio na Análise da Monitoração do Pavimento

7.1 .1 .1. O Relatório de Apoio na Análise da Monitoração do Pavimento englobará o apoio na análise dos Relatórios de Monitoração, apresentados pelas Concessionárias, de apoio na avaliação das condições funcionais e estruturais do pavimento (Irregularidade Longitudinal-IRI, Percentual de área Trincada-TR, Resistência à derrapagem, macrotextura), de apoio na avaliação da deflexão característica e de apoio na avaliação das condições do pavimento rígido (levantamentos de defeitos e cálculo do ICP).

7. 1 .1 .2. O Relatório de Apoio na Análise da Monitoração do Pavimento deverá conter, no mínimo:

- a) Apoio na análise quanto a coerência dos dados registrados nos Relatórios apresentados pela Concessionária com as observações e medições de campo;
- b) Apoio na verificação preliminar quanto ao Atendimento aos Parâmetros de Desempenho especificados nos contratos de concessão e/ou seus respectivos anexos, em forma de planilha, indicando a localização do marco quilométrico e estaca, onde houver, e por coordenadas georreferenciadas onde não foram

atendidos os parâmetros de desempenho e identificando quais parâmetros não foram atendidos;

c) Apoio na análise preliminar da Adequação da priorização e do planejamento das intervenções necessárias, de recuperação e de manutenção, propostas pelas Concessionárias, identificando possíveis incoerências e propondo alternativas nesses casos. Deverá ser providenciada inclusive uma planilha resumo contendo, no mínimo, a descrição da obra ou serviço, a localização, nota da avaliação e data provável para intervenção informada pela concessionária;

d) Apoio na avaliação do Pavimento: Deverão ser executadas verificações por amostragem conforme planejamento a ser definido conjuntamente com a Coordenação de Infraestrutura Rodoviária da Regional, identificando a localização de marco quilométrico e estaca, onde houver, e por coordenadas georreferenciadas, e parâmetros de desempenho atendidos e não atendidos comparando-os com os dados e resultados apresentados pelas Concessionárias.

7.1.1.3. Em relação ao apoio na avaliação do pavimento (Auditoria), deverá ser apresentada, no Relatório de apoio na Análise, a avaliação prospectiva das condições funcionais e estruturais dos pavimentos flexíveis e rígidos de trechos localizados da rodovia, de forma a confirmar as informações relativas as monitorações realizadas pela Concessionária

7.1.1.4. Deverão ser realizadas verificações, por amostragem, para os:

a) Levantamentos Deflectométrico (WD) e Visual Contínuo (LVC) em 40% (quarenta por cento) da rodovia, que deverá ser elaborado da seguinte forma: (somatório da extensão total das faixas de tráfego da rodovia) x (0,4);

b) Levantamento da irregularidade longitudinal (IRI) deverão ser realizadas verificações em 100% (cem por cento) da rodovia, que deverá ser elaborado da seguinte forma: (somatória da extensão total das faixas de tráfego da rodovia) x (I)

7.1.1.5. Deverão estar incluídas nas verificações todas as faixas de tráfego da rodovia, inclusive as faixas das marginais e ruas laterais de operação da Concessionária.

7.1.1.6. A licitante vencedora procederá ao apoio na avaliação periódica anual dos pavimentos do lote de Concessão, realizando inventários de condição funcional e estrutural.

7.1.1.7. Controle Deflectométrico:

a) As medições das deflexões recuperáveis do pavimento devem ser levantadas nas faixas de tráfego da rodovia em consonância a metodologia prevista no PER.

b) Para a determinação das deflexões recuperáveis deverá ser utilizado deflectômetro de impacto do tipo Falling Weight Deflectometer, devendo obedecer as normas do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). Determinação de deflexões utilizando o deflectômetro de impacto (DNER - PRO 273179), Avaliação Estrutural dos Pavimentos Existentes, Procedimento A (DNER-PRO 010179) e Procedimentos para Avaliação Estrutural dos Pavimentos Existentes, Procedimento B (DNER - PRO 01 I/i 's), e possíveis alterações adaptações publicadas pelo DN IT. c) Quando da realização do levantamento deflectométrico, deverão ser medidas as temperaturas da camada de revestimento asfáltico a cada 60 (sessenta) minutos. Caso seja verificada uma divergência de temperatura em relação a temperatura

de referência de 210C, deverão ser utilizados os fatores de ajustamento de temperatura indicados no Método de Ensaio DNER ME-024194.

d) Os equipamentos a serem utilizados no levantamento defletoométrico deverão estar aferidos no início dos trabalhos, pelas normas do INMETRO.

e) Deverão ser enviadas a ANTT cópias em CD, em planilhas eletrônicas editáveis, dos arquivos de aquisição dos dados de campo.

7.1.1.8. Condições de Superfície:

a) As condições de defeitos superficiais poderão ser avaliadas conforme as metodologias e os procedimentos adotados pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes nas normas rodoviárias como DNIT 006/2003-PRO, DNIT 06212004-PRO, DNIT 00712003-PRO, DNIT-005-2003- TER - Terminologia de Defeitos em Pavimentos e Manual de Pavimento Rígido (2005).

b) As diferenças de nível entre pista e acostamento (degrau), bem como, as larguras das pistas de rolamento são parâmetros de desempenho previstos no PER e, portanto, devem ser mensurados.

7.1.1.9. Condições de Conforto:

a) Condições de conforto do rolamento serão determinadas por meio da medição de irregularidades em todas as faixas de tráfego das rodovias, inclusive nos pavimentos rígidos. Para tanto será controlado o IRI, conforme definido no PER, medido através do perfilômetro a Laser ou outro de tecnologia superior a ser definido pela ANTT.

b) Os equipamentos a serem utilizados nos levantamentos deverão estar aferidos pelas normas do INMETRO.

7.1.1.10. Condições de Segurança:

a) Para a determinação das condições de segurança dos pavimentos serão empregados métodos e equipamentos de medidas de textura e resistência ao deslizamento.

b) Para a avaliação da macrotextura e do coeficiente de atrito dos revestimentos dos pavimentos deverão ser utilizados os ensaios da mancha de areia.

c) Os levantamentos de condições de segurança deverão obedecer, pelo menos, aos procedimentos e as especificações da seguinte Norma Rodoviária DNIT (2006) - Manual de Restauração de Pavimentos Asfálticos.

d) Os ensaios deverão ser executados preferencialmente em curvas acentuadas, áreas exsudadas e locais com mais acidentes causados por derrapagens ou que apresentem risco a segurança ao usuário em virtude de defeitos no pavimento.

e) Deverá ser realizado um ensaio (unidade de amostragem), até perfazer o quantitativo previsto, em locais a serem definidos pela ANTT.

7.1.1.1.1. O Relatório de Apoio na Análise da monitoração do pavimento deverá ser assinado por, no mínimo, um Engenheiro Sênior, na modalidade de engenharia civil, com experiência profissional comprovada em pavimento de rodovias, com identificação do número do CREA e deverá ser apresentada a Anotação de Responsabilidade Técnica específica - ART.

7.1.1.1.2. Para a coleta das informações descritas no presente item deverá ter acompanhamento de pelo menos um Engenheiro Civil Junior.

7.1.1.13. Para a análise das informações descritas no presente item e realização da Auditoria do Relatório de Monitoração analisado deverão ser feitas por pelo menos um Engenheiro Civil Sênior com experiência descrita no item 8.4.

7.1.1.14. A Licitante vencedora deverá dimensionar a quantidade de pessoal e dias, de forma que o Relatório contenha todos os elementos e análises aqui descritas.

7.1.2. Relatórios de Apoio na Análise da Monitoração da Sinalização Horizontal

7.1.2.1. Deverão conter, no mínimo:

a) Apoio na Análise quanto a coerência dos dados registrados nos Relatórios apresentados pela Concessionária com as observações e medições de campo;

b) Apoio na Verificação preliminar quanto ao atendimento aos parâmetros de desempenho especificados nos contratos de concessão e seus respectivos anexos, em forma de planilha, indicando a descrição e totalização onde não foram atendidos os parâmetros de desempenho e identificando os casos de não atendimento;

c) Apoio na Análise preliminar da adequação da priorização e do planejamento das intervenções necessárias, de recuperação e de manutenção, propostas pelas Concessionárias, identificando possíveis incoerências e propondo alternativas nesses casos. Deverá ser providenciada inclusive uma planilha resumo contendo, no mínimo, a descrição, localização, nota da avaliação e data provável para intervenção informada pela concessionária;

d) Apoio na avaliação da sinalização (Auditoria): Deverão ser executadas verificações por amostragem conforme planejamento a ser definido conjuntamente com a Coordenação de Infraestrutura Rodoviária da Regional, identificando a localização e parâmetros de desempenho atendidos e não atendidos e comparando-os com os dados e resultados apresentados pelas Concessionárias.

7.1.2.2. Deverão ser realizadas verificações por amostragem dos mesmos parâmetros previstos no PER, com periodicidade anual para sinalização horizontal, em, no mínimo, 45% (quarenta e cinco por cento) da rodovia, em locais definidos pela ANTT.

7.1.2.3. A retrorrefletância da sinalização horizontal de 45% (quarenta e cinco por cento) do trecho concedido, escolhida de modo amostral, a critério da ANTT, deverá ser avaliada por meio de retrorrefletômetro, devidamente calibrado e de acordo com as especificações e procedimentos estabelecidos na Norma Técnica NBR 14723 da ABNT, NBR 34723 - Avaliação da retrorrefletividade e NBR 14636 - Sinalização Horizontal Viária - Tachas refletivas Viárias - Requisitos, nos locais previamente acertados com a ANTT. O Cálculo do quantitativo de 45% (quarenta e cinco por cento) deverá ser elaborado da seguinte forma: (somatório da extensão total das faixas de tráfego da rodovia) x (multiplicado por 0,45).

7.1.2.4. Deverão ser avaliadas as condições físicas dos dispositivos delimitadores (tachas, tachões, balizadores, cilindros delimitadores, delineadores e outros), dos dispositivos de canalização (prismas e segregadores) e dos dispositivos de sinalização de alerta (marcadores de obstáculos, marcadores de perigo e marcadores de alinhamento), indicando a necessidade de

sua substituição ou complementação de acordo com o Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito - CONTMN.

7.1.2.5. Os Relatórios de Apoio na análise da monitoração da sinalização horizontal deverá ser assinado por, no mínimo, um Engenheiro Pleno, na modalidade de engenharia civil, com experiência profissional comprovada em sinalização rodoviária, com identificação do número do CREA e deverá ser apresentada a Anotação de Responsabilidade Técnica específica - ART.

7.1.2.6. Para a coleta das informações e análises descritas no presente item, para realização da Auditoria do Relatório de Monitoração analisado, as vistorias deverão ser realizadas por, pelo menos, um Engenheiro Pleno e um técnico, na modalidade de engenharia civil, com experiência descrita neste edital.

7.1.2.7. A Licitante vencedora deverá dimensionar a quantidade de pessoal e dias, de forma que o Relatório contenha todos os elementos e análises aqui descritas.

7.1 -3. Relatórios de Apoio na Análise da Monitoração da Sinalização Vertical

7.1 -3.1. Deverão conter, no mínimo:

a) Apoio na Análise quanto A coerência dos dados registrados nos Relatórios apresentados pela Concessionária com as observações e medições de campo;

b) Apoio na Verificação preliminar quanto ao Atendimento aos Parâmetros de Desempenho especificados nos contratos de concessão e seus respectivos anexos, em forma de planilha, indicando a descrição e localização onde não foram atendidos os parâmetros de desempenho e identificando quais parâmetros não foram atendidos;

c) Apoio na Análise preliminar da Adequação da priorização e do planejamento das intervenções necessárias, de recuperação e de manutenção, propostas pelas Concessionárias, identificando possíveis incoerências e propondo alternativas nesses casos. Deverá ser providenciada inclusive uma planilha resumo contendo, no mínimo, a descrição, localização, nota da avaliação e data provável para intervenção informada pela concessionária;

d) Apoio na avaliação da sinalização (Auditoria): Deverão ser executadas verificações por amostragem conforme planejamento a ser definido conjuntamente com a Coordenação de Infraestrutura Rodoviária da Regional, identificando a localização e parâmetros de desempenho atendidos e não atendidos e comparando-os com os dados e resultados apresentados pelas Concessionárias.

e) Apoio na avaliação dos tipos de fixação da sinalização vertical e aérea em, no mínimo, 30% (trinta por cento) da rodovia, em locais definidos pela ANTT.

7.7 -3.2. Deverão ser realizadas verificações por amostragem dos mesmos parâmetros previstos no PER, com periodicidade anual para sinalização vertical, em, no mínimo, 30% (trinta por cento) da rodovia, conforme definido pela ANTT.

7.1.3.3. A retrorefletância da sinalização vertical, incluindo os dispositivos de sinalização de alerta, de 30% do trecho concedido deverá ser avaliada anualmente através de retrorefletômetro, devidamente calibrado, de acordo com as especificações e procedimentos estabelecidos nas Normas Técnicas NBR 14644 e NBR 15426 da ABNT, nos locais previamente acertados com a ANTT. O Cálculo do quantitativo de 30% (trinta por cento) da sinalização vertical,

deverá ser elaborado da seguinte forma: (somatório da extensão total das faixas de tráfego da rodovia) x (multiplicado por 0,3).

7.1.3.4. Os Relatórios de Apoio na Análise da monitoração da sinalização vertical deverá ser assinado por, no mínimo, um Engenheiro Pleno, na modalidade de engenharia civil, com experiência profissional comprovada em sinalização rodoviária, com identificação do número do CREA e deverá ser apresentada a Anotação de Responsabilidade Técnica específica - ART.

7.1.3.5. Para a coleta das informações e análises descritas no presente item, para realização da Auditoria do Relatório de Monitoração analisado, as vistorias deverão ser realizadas por, pelo menos, um Engenheiro Pleno e um técnico, na modalidade de engenharia civil com experiência descrita no item 8.6 e 8.7.

7.1.3.6. A Licitante Vencedora deverá dimensionar a quantidade de pessoal e dias, de forma que o Relatório contenha todos os elementos e análises aqui descritas.

7.1.4. Relatório de Apoio na Análise da Monitoração das Obras de Arte Especiais - OAE's

7.1.4.1. O Relatório de Apoio na Análise da Monitoração das Obras de Arte Especiais englobará o apoio na análise do Relatório de Monitoração, apresentado pelas Concessionárias, das Obras de Arte Especiais – OAE's existentes nas rodovias.

7.1.4.2. O Relatório de Apoio na Análise da Monitoração das OAE's deverá conter, no mínimo:

- a) Apoio na Análise quanto a coerência dos dados registrados nos Relatórios apresentados pela Concessionária com as observações e medições de campo;
- b) Apoio na Verificação preliminar quanto ao Atendimento aos Parâmetros de Desempenho especificados nos contratos de concessão e seus respectivos anexos, em forma de planilha, indicando a descrição e localização onde não foram atendidos os parâmetros de desempenho e identificando quais parâmetros não foram atendidos;
- c) Apoio na análise preliminar da Adequação da priorização e do planejamento das intervenções necessárias, de recuperação e de manutenção, propostas pelas Concessionárias, identificando possíveis incoerências e propondo alternativas nesses casos. Deverá ser providenciada inclusive uma planilha resumo contendo, no mínimo, a descrição da OAE, a localização, nota da avaliação e data provável para intervenção informada pela concessionária;
- d) Apoio na avaliação das OAE's (Auditoria): Deverão ser executadas verificações por amostragem conforme planejamento a ser definido conjuntamente com a Coordenação de Infraestrutura Rodoviária da Regional, identificando a descrição, localização e parâmetros de desempenho atendidos e não atendidos e comparando-os com os dados e resultados apresentados pelas Concessionárias e também frente as normas NBR 9452-Vistoria de Pontes e Viadutos de Concreto, DNIT-01012004-PRO Inspeções em pontes e viadutos de concreto armado e protendido - Procedimento e Manual de Inspeção de Pontes Rodoviárias (DNIT,2004).

7.1.4.3. Deverão ser realizadas verificações por amostragem dos mesmos parâmetros previstos no PER, com periodicidade anual, em, no mínimo, 30%

(trinta por cento) das OAE's, escolhido de modo amostral pela ANTT. O Cálculo do quantitativo de 30% (trinta por cento) deverá ser elaborado da seguinte forma: (Somatório de todas as Obras de Arte existentes na rodovia x (0,3)).

7.1 -3.6. A Licitante Vencedora deverá dimensionar a quantidade de pessoal e dias, de forma que o Relatório contenha todos os elementos e análises aqui descritas.

7.1.4. Relatório de Apoio na Análise da Monitoração das Obras de Arte Especiais - OAE's

7.1.4.7. O Relatório de Apoio na análise da Monitoração das Obras de Arte Especiais englobará o apoio na análise do Relatório de Monitoração, apresentado pelas Concessionárias, das Obras de Arte Especiais – OAE's existentes nas rodovias.

7.1.4.2. O Relatório de Apoio na Análise da Monitoração das OAE's deverá conter, no mínimo:

a) Apoio na Análise quanto a coerência dos dados registrados nos Relatórios apresentados pela Concessionária com as observações e medições de campo;

b) Apoio na Verificação preliminar quanto ao Atendimento aos Parâmetros de desempenho especificados nos contratos de concessão e seus respectivos anexos, em forma de planilha, indicando a descrição e localização onde não foram atendidos os parâmetros de desempenho e identificando quais parâmetros não foram atendidos;

c) Apoio na análise preliminar da adequação da priorização e do planejamento das intervenções necessárias, de recuperação e de manutenção, propostas pelas Concessionárias, identificando possíveis incoerências e propondo alternativas nesses casos. Deverá ser providenciada inclusive uma planilha resumo contendo, no mínimo, a descrição da OAE, a localização, nota da avaliação e data provável para intervenção informada pela concessionária;

d) Apoio na avaliação das OAE's (Auditoria): Deverão ser executadas verificações por amostragem conforme planejamento a ser definido conjuntamente com a Coordenação de Infraestrutura Rodoviária da Regional, identificando a descrição, localização e parâmetros de desempenho atendidos e não atendidos e comparando-os com os dados e resultados apresentados pelas Concessionárias e também frente as normas NBR 9452-Vistoria de Pontes e Viadutos de Concreto, DNIT-01012004-PRO Inspeções em pontes e viadutos de concreto armado e protendido - Procedimento e Manual de Inspeção de Pontes Rodoviárias (DNIT,2004).

7.1.4.3. Deverão ser realizadas verificações por amostragem dos mesmos parâmetros previstos no PER, com periodicidade anual, em, no mínimo, 30% (trinta por cento) das OAE's, escolhido de modo amostral pela ANTT. O Cálculo dos resultados apresentados pelas Concessionárias e também frente a norma NBR 1 1682 - Estabilidade de encostas.

7.1.5.3. Deverão ser realizadas verificações por amostragem dos mesmos parâmetros previstos no PER, com periodicidade anual, em, no mínimo, 30% (trinta por cento) da rodovia, em locais definidos pela ANTT. O Cálculo do quantitativo de 30% (trinta por cento) deverá ser elaborado da seguinte forma: (Somatório dos terraplenos e Estruturas de Contenção existentes na rodovia x (0,3)).

7.1.5.4. O Relatório de apoio na análise da monitoração dos Terraplenos e Estruturas de Contenção deverá ser assinado por, no mínimo, um Engenheiro Sênior, na modalidade de engenharia civil, com experiência profissional comprovada em Geotecnia, com identificação do número do CREA e deverá ser apresentada a Anotação de Responsabilidade Técnica específica - ART.

7.1.5.5. Para a coleta das informações e análises descritas no presente item, para realização da Auditoria do Relatório de Monitoração analisado, as vistorias deverão ser realizadas por, pelo menos um Engenheiro Sênior, na modalidade de engenharia civil, e um técnico, com experiência descrita nos itens 8.5 e 8.7 deste Termo de Referência.

7.1.5.6. A Licitante Vencedora deverá dimensionar a quantidade de pessoal e dias, de forma que o Relatório contenha todos os elementos e análises aqui descritas.

QUALIFICAÇÃO DOS PROFISSIONAIS

8.1 A Licitante vencedora deverá ter condições plenas de alocar pessoal qualificado, para a elaboração dos produtos e para a prestação dos serviços, conforme relacionado nos itens abaixo, em tempo hábil em todos os níveis exigidos.

8.2. De forma a otimizar o uso dos serviços licitados pela ANTT, os profissionais alocados deverão possuir os níveis de profissionalização e requisitos de qualificação para executar os serviços conforme definido neste Termo de Referência.

8.3. Perfil mínimo para as atividades de Coordenação Geral: Engenheiro Sênior, na modalidade de engenharia civil, no planejamento e gestão de empreendimentos na área de infraestrutura rodoviária, ferroviária ou aeroportuária, envolvendo coordenação de equipes e Gerenciamento, Assessoria ou Supervisão.

8.4. Perfil mínimo para as atividades do Especialista em Pavimento: Engenheiro Sênior com experiência em execução/supervisão/fiscalização de infraestrutura rodoviária e conhecimento em projetos rodoviários, na modalidade de engenharia civil.

8.5. Perfil mínimo para as atividades do Engenheiro Rodoviário: Engenheiro Sênior ou Pleno, na modalidade de engenharia civil, com experiência na supervisão e fiscalização de obras de ampliação, melhoramentos de restauração, conservação e manutenção de rodovias, obras de arte especiais e contenções, drenagem e sinalização.

8.6. Perfil mínimo para as Atividades de Engenharia: Engenheiro Sênior, Pleno ou Júnior, na modalidade de engenharia civil, com experiência profissional comprovada na área de infraestrutura rodoviária.

8.7. Atividades de Assistência Técnica: formação de nível médio completo, noções básicas de informática, conhecimento intermediário em planilha de Excel, habilidade no manuseio de processos, capacidade em manter sigilo de informações, boa comunicação interpessoal, capacidade de organização e de cumprir prazos.

Para a composição referencial da equipe de trabalho é necessária experiência mínima conforme quadro a seguir:

8.9. Os profissionais graduados indicados pela CONTRATADA, para a prestação dos serviços, devem ter curso superior completo, com diploma registrado pelo MEC, e quando couber, validado pelo Conselho Profissional Competente.

8.10. O tempo de experiência de cada profissional deverá ser comprovado por meio de currículo e mediante registre na Carteira de Trabalho ou declaração emitida por pessoas jurídicas de direito público ou privado.

A execução dos serviços previstos nos itens 7.1.2.2 a 7.1.2.6; 7.1.5.4 e 7.1.5.5 obrigatoriamente deverão ser realizados por profissionais que detenham conhecimento e experiência na análise, avaliação e interpretação dos elementos pesquisados. Além do mais, o edital exige no item 7.1.2.5 a “Anotação de Responsabilidade Técnica”, ou seja, os serviços serão obrigatoriamente motivo de registro junto ao CONFEA/CREA os quais consideram que serviços motivados a registro profissional não são considerados comuns.

A avaliação das OAEs (pontes e viadutos) é uma atividade de altíssima especialização e responsabilidade os quais deverão ser realizadas por engenheiros especializados, com experiência comprovada, conforme exigências descritas nos itens 8.5 e 8.6 do Termo de Referência, e jamais podem ser considerados “serviços comuns de engenharia”.

O nível de exigências para os profissionais de engenharia, reforçam os argumentos de que a contratação dos serviços previstos necessitarão de profissionais qualificados, experientes e competentes e por isso não podem ser classificados como “serviços comuns de engenharia”, ao ponto de serem licitados pela modalidade de Pregão.

Ora, as previsões contidas no Edital e no respectivo Termo de Referência, não garantem a qualidade, a propriedade e a *expertise* que serão necessárias para a contratação, e sim, requisitos e parâmetros mínimos que devem ser executados em determinados tipos de serviços, servindo apenas como roteiro ínfimo para o desempenho das tarefas.

Ademais, **o serviço de consultoria não está em si ligado apenas no cumprimento das normas, mas sim no desenvolvimento de um trabalho técnico especializado** que, no presente caso, consiste na propositura de soluções e orientações, mesmo não previstas no projeto; realização de pareceres, laudos e notas técnicas; antecipar a resolução de eventuais problemas além de várias outras atribuições elencadas no Termo de Referência, e acima citadas.

Não se trata de apenas “saber ou não saber a técnica”, mas sim de como empregar a melhor técnica em benefício da administração, pois a própria prática nos comprova que em muitos casos, “o barato sai muito mais caro”.

O planejamento estratégico, inerente aos serviços de engenharia consultiva e que fazem parte das atividades desempenhadas, não é tido em manuais. É fundamental e até mesmo condição indispensável para a organização e direção da gestão, no qual é aplicado conforme a *expertise* do gestor e as ferramentas que ele dispõe para aplicar solução eficaz no processo decisório frente a uma análise risco.

Como se vê, tais serviços são estritamente de natureza técnica.

Sabe-se que é função da empresa responsável pelo gerenciamento, supervisão e execução de programas ambientais tem por responsabilidade analisar as diversas alternativas e soluções propostas, assegurando à Administração a qualidade do serviço. Mais ainda, é que as empresas tenham o domínio de distintas metodologias, para diferentes especialidades da engenharia, a fim de que possam supervisionar com qualidade os serviços executados pelo empreiteiro.

Não é, portanto, uma tarefa limitada à aplicação de manuais ou normas técnicas. Exige-se experiência e maturidade profissional em pé de igualdade com o executor das obras, para discussões de nível técnico que assegurem a Administração no processo decisório inerente à gestão do empreendimento.

Como se observa, esses serviços não são padronizados e não estão disponíveis a qualquer tempo, sendo necessário o efetivo conhecimento técnico para que possam ser adequados e corretamente executados.

Decorre dessa análise a conclusão de que não se tem definido no Edital a forma mais eficiente e econômica para se atingir, sem risco, o resultado visado pela Administração Pública (ANTT), uma vez que somente pelo critério da técnica e preço e que será possível obter de cada empresa licitante a proposta efetivamente mais vantajosa tanto do aspecto técnico quanto do preço.

Enfim, ao não definir objetivamente os padrões de desempenho e qualidade por meio de especificações usuais no mercado, **o Edital afrontou exatamente o artigo 1º, parágrafo único, da Lei nº 10.502, de 2002, e também os artigos 13 e 46 da Lei nº 8.666, de 1993.**

Diante disso, é certo que essa douta Agência está promovendo procedimento licitatório pela via inadequada e em desconformidade com os dispositivos legais, tendo em vista que os serviços descritos no Termo de Referência do Edital são de natureza técnica a exigir que a obtenção da proposta mais vantajosa para a Administração seja realizada por meio de licitação “técnica e preço”, inadmissível pelo Pregão.

3.1. Do entendimento dos Tribunais

Os Tribunais Regionais Federais e o Superior Tribunal de Justiça

há muito vêm se debruçando sobre esse tema, rechaçando a utilização do pregão, pelo tipo menor preço, para serviços de supervisão de engenharia de obras que têm características específicas de serviços técnicos.

Vale destacar os julgados do Superior Tribunal de Justiça que determinaram que para contratação de serviços de Engenharia Consultiva, entre eles a supervisão ambiental, não se pode utilizar o pregão eletrônico, reforçando que o entendimento exarado trata-se de matéria já pacificada naquela Corte. Senão vejamos:

ADMINISTRATIVO. LICITAÇÃO. PREGÃO. LEI 10.520/2002. AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS E BENS COMUNS. SERVIÇOS DE ENGENHARIA. 1. Nos termos do art. 1º da Lei 10.520/2000, aplicável em âmbito nacional, o pregão somente é cabível para aquisição de 'bens e serviços comuns', conceituados por lei como 'aqueles cujos padrões de desempenho e qualidade possam ser objetivamente definidos pelo edital, por meio de especificações usuais no mercado'. 2. **Há manifesta ilegalidade na utilização da licitação na modalidade pregão para contratação de supervisão de obras** do Programa CREMA e demais Obras de Manutenção Rodoviária, **eis que exigem serviços de engenharia**. (Apelação/Reexame Necessário nº **5059812-56.2012.404.7100/RS**, **TRF da 4ª Região**, Quarta Turma, Relator Juiz Federal Convocado Caio Roberto Souto de Moura, data do julgamento 16.07.2013.

PROCESSUAL CIVIL. ADMINISTRATIVO. LICITAÇÃO. PREGÃO. AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS E BENS COMUNS. SERVIÇOS DE ENGENHARIA. IMPROCEDÊNCIA. **ACÓRDÃO EM CONSONÂNCIA COM JURISPRUDÊNCIA DO STJ**. SÚMULA 568/STJ. PRETENSÃO DE REEXAME DE MATÉRIA FÁTICO-PROBATÓRIA. SÚMULA 7/STJ. RECURSO ESPECIAL IMPROVIDO. (**RECURSO ESPECIAL Nº 1.466.938 - RS** (2014/0167790-0); **Superior Tribunal de Justiça**, Relator Ministro Humberto Martins; Recorrente: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT; Recorrido: Sindicato Nacional das Empresas de Arquitetura e Engenharia Consultiva)

Imperioso destacar recente entendimento proferido pelo do Ministro Francisco Falcão, do Superior Tribunal de Justiça, nos autos do Recurso Especial nº 1.623.588 – SP, publicado no DJ de 02/05/2017, em que a Caixa Econômica Federal interpôs recurso em desfavor de decisão favorável ao Mandato de Segurança impetrado pelo SINAENCO, reconhecendo a incompatibilidade de utilização de Pregão para contratação de serviços de engenharia, nos seguintes termos:

" O SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE ARQUITETURA E ENGENHARIA CONSULTIVA – SINAENCO impetrou mandado de segurança coletivo, com pedido liminar, objetivando anulação do pregão eletrônico n. 114/7063-2013 – GI LOGÍSTICA BAURU/SP da Caixa Econômica Federal, visto que o objeto da licitação contratação de serviços de engenharia não seria compatível com a modalidade pregão.

A sentença concedeu a segurança, ratificando a liminar, por entender que o certame adotou modalidade licitatória diversa daquela determinada pela legislação. Essa decisão foi mantida pelo TRF da 3ª Região, nos termos da seguinte ementa (fl. 367):

CAIXA ECONÔMICA FEDERAL - CEF - LICITAÇÃO - MODALIDADE - PREGÃO ELETRÔNICO - PRELIMINAR DE FALTA DE INTERESSE DE AGIR REJEITADA - IMPOSSIBILIDADE DESSA MODALIDADE DE LICITAÇÃO PARA CONTRATAÇÃO DE SERVIÇOS DE ENGENHARIA - I - Rejeito a matéria preliminar arguida. O Sindicato das empresas de engenharia e arquitetura têm o legítimo interesse em participar do pregão e impetrar o presente mandamus.

II - A Licitação na modalidade de pregão não se aplica às contratações de obras e serviços de engenharia, bem como às locações imobiliárias e alienações em geral, que serão regidas pela legislação geral da Administração.

III - Agravo legal não provido.

Opostos embargos de declaração, foram esses rejeitados (fl. 385).

[...]

Já com relação à apontada violação dos arts. 1º da Lei n. 10.520/02, 5º do Decreto n. 3.555/00 e 6º do Decreto n. 5.450/05, bem como ao dissídio jurisprudencial existente entre o TRF da 2ª 5ª Região, entendo que a irresignação da Recorrente não merece prosperar, **uma vez que o Tribunal a quo decidiu de acordo com a jurisprudência desta Corte, no sentido de que a modalidade de licitação pregão só é cabível para aquisição de bens e serviços, sendo indevida para contratação de serviços de engenharia.**

[...]

Ante o exposto, com fundamento no artigo 255, § 4º, II, do RI/STJ, nego provimento ao recurso especial."

A concessão definitiva da segurança pelo STJ e o reconhecimento de que a matéria é entendimento unânime no Tribunal, deve fazer com que a questão seja pacificada em breve, fazendo cair por terra os entendimentos contrários, inclusive do próprio TCU,

Destarte, restou devidamente demonstrada que a contratação de Serviços de Engenharia Consultiva NÃO PODERÁ OCORRER PELO CRITÉRIO MENOR PREÇO. Decisões estas que deverão ser observadas por todos os órgãos da Administração que fazem contratação de serviços dessa natureza. (Documentos anexos).

3.2. Das Sentenças e Decisões Liminares Suspendendo Pregões Eletrônicos

Nesta oportunidade, colaciona-se aos autos decisões proferidas pelos Juízes Federais da Seção Judiciária do Maranhão, Bahia, Goiás, Minas Gerais e Mato Grosso e Santa Catarina, que suspenderam os **Pregões Eletrônicos 451/2017-05 e 074/2018-05 DNIT/BA; 0027/2018-12 DNIT/GO-DF; 199/2017-06 DNIT-MG; 147/2018 DNIT/MT; 332/2018-16 DNIT-SC; 304/2018-12 DNIT-GO; 337/2018-16 DNIT-SC; 340/2018-16 DNIT-SC; e 379/2018-06 DNIT-MG, 57/2019-15 DNIT-MA e 89/2019-19 DNIT-MS**, por entenderem que os serviços de engenharia consultiva licitados não se amoldam ao conceito de serviço comum, nos seguintes termos:

"Ademais, o item 10.12.6, do Termo de Referência (Anexo I) indica a realização de atividades de ensaios de sondagem a serem realizadas possivelmente em laboratórios, o que certamente avaliará as peculiaridades e necessidades locais.

*Assim, **primo actu oculi, observo que a realização dos serviços técnicos não se trata de mera execução padronizada e necessidades locais.**" – Dr. Fernando Braz Ximenes, Juiz Federal Substituto da 3ª Vara Federal Cível da Seção Judiciária da Bahia*

.....

"Especificamente quanto à legislação de regência da matéria, não se olvida que o art. 5º do Decreto no 3.555/2000 expressamente estatuiu que o pregão não se aplica às contratações de obras e serviços de engenharia, dispositivo revogado pelo art.6º do Decreto 5.450/2005 (regulamentador da Lei 10.520/02) que impõe a vedação em relação apenas às obras de engenharia.

***Conquanto não haja óbice à utilização do pregão para contratação de serviços de engenharia, é imprescindível aferir se o objeto licitado se compatibiliza ao conceito de serviço comum, o que, em uma primeira análise, não parece ser a hipótese dos autos.**" – Dr. Pedro Alves Dimas Junior, Juiz Federal Substituto da 2ª Vara Federal Cível da Seção Judiciária do Bahia – 16 de janeiro de 2018*

.....

Portanto, vê-se do Edital e do Termo de Referência que os serviços objeto do Pregão Eletrônico nº 0027/2018-12-DNIT/GO-DF não podem ser enquadrados como "serviços comuns" previstos na Lei 10.520/2002. Afinal, estão sendo exigidos serviços técnicos especializados, incluídos na

área de Engenharia. Daí a impertinência da modalidade licitatório escolhida pelo DNIT.

[...]

Dessarte, a modalidade de licitação eleita pela autoridade impetrada é inadequada para o objeto pretendido.

Presente a plausibilidade do pedido, a urgência radica na iminente realização do pregão.

Ante o exposto, defiro a liminar para determinar a suspensão do Pregão Eletrônico nº 0027/2018-12-DNIT/GO-DF, até o julgamento final do presente mandamus.” Dr. Juliano Taveira Bernardes, Juiz Federal da 4ª Vara Cível da Seção Judiciária de Goiás – 21 de fevereiro de 2018

.....

“Tenho que a contratação de empresa para elaboração de “Projeto Básico e Executivo de Engenharia” não se enquadra no patamar de serviço comum indicado pela Lei 10.520/2002.

[...]

Diante das determinações legais, está evidente que a contratação pretendida pelo DNIT, vinculada a serviços de engenharia e que exige habilitação legal, análise das condições de terreno, verificação da aplicabilidade dos padrões indicados pelo contratante às condições ambientais – dentre outros aspectos –, não deve ser classificada como serviço comum.”

Dr. Flávio Ayres dos Santos Pereira, Juiz Federal Substituto da 10ª Vara da Seção Judiciária de Minas Gerais – 18 de abril de 2018

.....

“[...] Contudo, os itens 1.7, 1.8, 1.9, 1.10 (Termo de Referência) reconhecem a necessidade de aprimorados conhecimentos operacionais e profissionais para a realização do serviço.

[...]

Assim, numa análise perfunctória, atinente aos provimentos de cognição sumária, observo que a realização dos serviços de supervisão não se trata de mera execução padronizada.

[...]

Daí, concluo que, contrariamente ao que entendeu a autoridade impetrada, os serviços que ora se licitam, em especial os de engenharia, enquadram-se no conceito de serviços “técnicos profissionais especializados” (art. 13, caput, da Lei no 8.666/93), não podendo, portanto, serem considerados serviços comuns.” Dr. Raphael Casella de Almeida Carvalho, Juiz Federal da 8ª Vara da Seção Judiciária de Mato Grosso – 20 de maio de 2018

.....

“[...] A leitura dessas especificações e das características do objeto descritas no aludido Termo de Referência demonstra que, aparentemente, não

se trata se serviço comum de engenharia (como afirmado pelo Pregoeiro Oficial da Coordenação-Geral de Manutenção e Restauração Rodoviária da Diretoria de Infraestrutura Rodoviária do DNIT no item V, subitem 11, da Decisão nº 001/2018, que conheceu da impugnação interposta pela Associação impetrante no processo licitatório referente ao Edital Pregão Eletrônico nº 0332/18-16 e, no mérito, negou provimento, mantendo inalterado o Edital), consistente na execução de projeto padronizado e destituído de maior complexidade.

Ao contrário, denota tratar-se de obra técnica com necessidades específicas e especiais, envolvendo projeto com alto grau de extensão, especificações e exigências, o que descaracteriza a padronização na elaboração e execução de tais serviços e, conseqüentemente, a natureza comum defendida pelo DNIT.

Ante o exposto, defiro o pedido liminar para determinar a suspensão do certame licitatório ou da celebração de contrato referentes ao Pregão Eletrônico nº 0332/2018-16-DNIT/SC, até posterior decisão.” – Dr. Vilian Bollmann, Juiz Federal da 4ª Vara da Seção Judiciária de Santa Catarina – 15 de junho de 2018

.....

“Verifica-se, portanto, que não se trata de serviços comuns de engenharia. Ao contrário, extrai-se do Termo de Referência apresentado nos autos, que se cuida de “execução de serviços técnicos especializados”. Por antinomia de ideias, o que é especializado não pode ser considerado comum.

Em assim sendo, não se enquadrando na hipótese prevista no art. 1º da Lei nº 10.520/2002, deve ser afastada a possibilidade de contratação mediante pregão. [...]

Reconheço, portanto, relevância nos fundamentos do pedido.

O perigo de ineficácia da sentença final também está demonstrado em vista da designação da abertura da licitação para o próximo dia 01/10/2018.

Sendo assim, defiro a liminar para determinar seja suspensa a realização do pregão até julgamento final.” Dra. Maria Maura Martins Moraes Tayer, Juíza Federal da 1ª Vara Cível da Seção Judiciária de Goiás – 28 de setembro de 2018

.....

“É, portanto, evidente não só a diversidade como também a enorme complexidade dos diversos serviços técnicos que a Administração pretende contratar sob a designação de consultoria, supervisão de obras e apoio técnico administrativo.

[...]

Diante das exigências contidas no edital, nitidamente inseridas na categoria de serviços técnicos profissionais especializados, não sobejam dúvidas quanto ao seu enquadramento nas disposições que vedam o uso do pregão e que estabelecem outra modalidade para a licitação.” Dr. Gláucio

Ferreira Maciel Gonçalves, Juiz Federal em exercício na 5ª Vara de Minas Gerais – 23 de novembro de 2018

.....

“Do mesmo modo, o item 1.2.9, do Termo de Referência, indica que para a supervisão dos serviços licitados haverá a necessidade de se mobilizar um grande número de profissionais, equipamentos e de veículos, o que demonstra não se tratar de serviços comuns. Assim, primo ictu oculi, observo que a realização dos serviços não se trata de mera execução padronizada, haja vista haver complexidade na realização dos mesmos.

[...]

*Ante o exposto, para determinar às autoridades coatoras **defiro o pedido liminar que suspendam todos os atos do processo licitatório regido pelo Edital Pregão Nº 57/2019-15, inclusive a efetivação de qualquer eventual contrato firmado**”. Dr. Clodomir Sebastião Reis, Juiz Federal da 3ª Vara Cível da Seção Judiciária do Maranhão – 25 de março de 2019*

.....

[...]

“O julgado acima transcrito bem se amolda à situação fática em análise, estando suficientemente caracterizado que os serviços que se pretende contratar por meio do Edital do Pregão nº 089/2019-19 DNIT-MS não se referem, à primeira vista, a serviços comuns, não sendo autorizada, nesse caso, a modalidade licitatória do Pregão.

Corroborando esse entendimento, a Lei 8.666/90 exige que, em casos de serviços de engenharia, a modalidade de licitação seja a “melhor técnica” ou “técnica e preço”, de modo que entendo presente a plausibilidade do direito invocado na inicial.

Isto posto, defiro o pedido de liminar, para suspender o Edital do Pregão nº 089/2019-19 DNIT-MS, até o final julgamento do feito, sem prejuízo de reanálise após a apresentação das informações, caso o Juízo vislumbre tal necessidade.” Dra. Janete Lima Miguel Juíza Federal da 2ª Vara Federal de Campo Grande – MS – 14 de junho de 2019.

Assim, comprova-se que o Poder Judiciário vem recorrentemente entendendo que os serviços de Engenharia Consultiva licitados pelos órgãos federais não podem ser enquadrados no rol de "serviços comuns" de engenharia, em consonância com o entendimento do Superior Tribunal de Justiça.

4. DAS CONSIDERAÇÕES FINAIS

Tendo em vista o zelo e o empenho deste digníssimo Pregoeiro e sua Equipe de Apoio, em guardar o caráter isonômico do procedimento, respeitando os Princípios da Legalidade, da Impessoalidade, da Moralidade Administrativa e da Supremacia do Poder Público, entendemos, com toda *venia*, impõe-se suspender o **Pregão N° 14/2019**, designado para o dia 27/08/2019, **porque inoportável diante da natureza da necessidade experimentada pela administração**, em ato contínuo seja o edital refeito à luz do § 2.º, I, II, do Art. 46, da Lei 8.666/93, procedendo nova convocação nos termos da lei, conforme exaustivamente demonstrado nesta impugnação.

5. DOS PEDIDOS

Ex positis, requer à Vossas Senhorias que as presentes razões de impugnação administrativa sejam apreciadas com base nos princípios basilares do Procedimento Licitatório, **a fim de reconhecer da nulidade do Pregão n° 14/2019 da ANTT**, uma vez que contraria o entendimento jurisprudencial uníssono do STJ, bem como destoa da legislação de regência da matéria e poderá conduzir a uma contratação que não será necessariamente a mais vantajosa ao interesse público primário, que como se sabe não se resume ao aspecto econômico-financeiro;

O recebimento da presente impugnação, sendo autuada, processada e considerada na forma da lei, sendo atribuído o efeito suspensivo do § 2º do art. 109 da Lei de Licitações para que as ilegalidades sejam afastadas antes do prosseguimento do certame;

Sejam analisados e ponderados os fatos e fundamentos indicados, procedendo-se na alteração do edital da licitação, ou da retificação, e suas consequentes adequações às exigências legais e fundamentos de razoabilidade vislumbrados pela aplicação das normativas vigentes;

Seja a ora Impugnante devidamente informada sobre a decisão desta Administração, conforme determina a legislação vigente, no termo legal.

São os termos mediante os quais solicita deferimento.

Brasília, 12 de agosto de 2019.

**ANETRANS - ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS
DE ENGENHARIA CONSULTIVA DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES**