JUNINHO CAR AUTO MECÂNICA
F. W. DAMIAO JUNIOR SERVICOS MECANICOS - LTDA
Avenida Dois de Dezembro n° 1342 – Ipanema
CNPJ 41.814.524/0001-01 | Araçatuba/SP

AO PREGOEIRO(a) E À AUTORIDADE COMPETENTE
PREFEITURA MUNICIPAL DE BENTO DE ABREU/SP

Pedido de Impugnação ao edital de Manutenção da Frota

Edital nº 015/2026 | Pregão Presencial SRP nº 007/2026
Processo Administrativo nº 065/2026

F. W. DAMIAO JUNIOR SERVICOS MECANICOS LTDA, nome fantasia JUNINHO CAR AUTO MECÂNICA, inscrita no CNPJ nº 41.814.524/0001-01, com sede na Avenida Dois de Dezembro, nº 1342, Jardim Ipanema, CEP 16052-115, Araçatuba/SP, representada por seu sócio administrador FRANCISCO WILSON DAMIAO JUNIOR, apresenta IMPUGNAÇÃO AO EDITAL, com pedido de suspensão cautelar, pelas razões seguintes.

Requer-se a revisão da composição dos lotes e das exigências operacionais, com destaque ao agrupamento de automóveis flex (etanol/gasolina) e veículos diesel de portes e especializações diferentes, para assegurar competição efetiva e propostas comparáveis, preservando a qualidade da manutenção.

1- Cabimento e Tempestividade

A impugnação encontra fundamento no art. 164 da Lei nº 14.133/2021 e no item 10.1 do edital. A sessão está marcada para 22 de Outubro de 2026, com recebimento dos envelopes até 8h30 e abertura às 8h45. Considerado o expediente regular, o terceiro dia útil anterior é 19 de Outubro de 2026. A presente peça, datada de 19 de Outubro de 2026, é preparada para protocolo dentro desse prazo; a tempestividade será aferida pelo efetivo recebimento.

2- Delimitação dos Questionamentos

São impugnados os itens 1.5 e 1.6 do Termo de Referência, relativos aos lotes e à frota, em conjunto com os itens 1.7, 3.3, 5.27, 10.1 a 10.6, 13.2 e 21.3, na extensão dos problemas expostos. A pretensão é sanear a modelagem e republicar o instrumento quando as alterações afetarem as propostas, sem paralisar desnecessariamente o atendimento municipal.

A empresa atua em manutenção automotiva e apresenta interesse concreto na disputa. Essa experiência evidencia a relevância de permitir a disputa de parcelas tecnicamente autônomas, preservando o aproveitamento da experiência comprovada no mercado de reparação de veículos leves/ médios pesados.

3- Composição dos lotes e diferenças técnicas relevantes

As relações das páginas 33 a 37 do edital reúnem, no lote 1, 47 veículos leves, utilitários, vans, micro-ônibus e ônibus. O lote 2 contempla 10 caminhões e tratores. Os exemplos abaixo provêm da própria relação municipal, dispensando suposições sobre a composição da frota.

Localização	Exemplos do edital	Diferença relevante
Lote 1 Itens 3, 10, 27 e 35	Classic LS, Cronos, Kwid e Corolla, identificados como flex	Automóveis com motorização de ignição por centelha e estrutura de oficina de linha leve
Lote 1 Itens 9 e 29 a 34, exceto 32	Ducato e versões da Renault Master, identificadas como diesel	Utilitários e vans diesel demandam avaliação própria de diagnóstico, dimensões e equipamentos
Lote 1 Itens 15, 20, 22 e 46	Ônibus Iveco 10-190E, Mercedes-Benz OF 1620 e LO 916, VW/Neobus	Ônibus envolvem porte, acesso aos conjuntos e capacidade de movimentação diferentes dos automóveis
Lote 2 Itens 1 a 7 e 10	Ford Cargo, International, Iveco Tector e Mercedes-Benz Accelo	Caminhões e respectivos sistemas de propulsão, transmissão, freios e implementos
Lote 2 Itens 8 e 9	Tratores New Holland TL 85 e Massey Ferguson 4410	Máquinas agrícolas constituem outra aplicação operacional, com sistemas e suprimentos específicos

O combustível é um indicador técnico relevante, mas não equivale ao porte: há veículos leves diesel, e a presença de diesel não transforma automaticamente uma van em veículo pesado. O agrupamento deve considerar conjuntamente ciclo do motor, dimensões, massa, sistemas, aplicação e mercado de reparação, em vez de uma divisão simplificada apenas por combustível.

Como referência técnica, o SENAI/SP mantém formação técnica de apresndizado sobre características e diferenças entre motores Otto e Diesel, além de capacitações distintas de diagnóstico e regulagem de motores Otto e gerenciamento eletrônico diesel. Isso confirma especializações formativas, sem representar norma que imponha, isoladamente, uma determinada divisão licitatória.

A consequência competitiva é concreta: para disputar automóveis de linha flex (etanol/gasolina), a oficina precisa aceitar também a manutenção de ônibus e vans diesel incluídos no mesmo lote. Inversamente, o especialista em diesel pode ser obrigado a assumir a linha leve. O custo de ampliar estrutura e competências repercute no acesso à disputa e no desconto ofertado referente ao lote em disputa no processo licitatório.

4- Parcelamento e Jurisprudência sobre manutenção automotiva

Os arts. 18, § 1º, VIII, e 47, II e § 1º, da Lei nº 14.133/2021, exigem exame motivado do parcelamento e de seus efeitos concorrenciais. A divisibilidade deve ser avaliada sob a ótica das unidades autônomas de manutenção, da responsabilidade por cada veículo e do custo de gerir os lotes.

Na Súmula 247, o TCU orienta que objetos divisíveis admitam participação por parcelas autônomas quando preservados o conjunto e a economia de escala, adequando-se a habilitação à divisão. A aplicação aqui proposta é a formação de grupos tecnicamente coerentes, mantendo peças e serviços do mesmo veículo sob responsabilidade identificável.

Precedente específico: Acórdão 520/2015, TCU, Segunda Câmara, processo TC 000.548/2015-4, relator Ministro Vital do Rêgo, sessão de 24/02/2015. Ao examinar manutenção automotiva do TRT da 2ª Região, o item 9.2 recomendou avaliar lotes por marca e a distribuição geográfica das oficinas para ampliar a competição.

O acórdão não decidiu que linha flex e diesel jamais possam integrar um lote: tratou de alternativa de segmentação segundo o mercado. Sua pertinência é metodológica: a frota não deve ser agregada sem avaliar quais oficinas conseguem atender cada grupo. Os precedentes do TCU e do TCE/MG aqui invocados, inclusive os editados sob legislação anterior, são utilizados como reforço interpretativo, sem atribuir-lhes efeito vinculante automático sobre o Município.

4.1- Enfrentamento da Justificativa Municipal

O item 13.2 menciona pulverização contratual, aumento da fiscalização, deslocamentos, responsabilidade e perda de escala. Tais preocupações são legítimas, porém não substituem comparação entre alternativas. Separar veículos por família técnica não exige repartir motor, peças e freios de um mesmo veículo entre vários responsáveis: cada lote pode manter a manutenção integral de seu conjunto de veículos.

O edital já admite dois vencedores, um por lote; portanto, a gestão por mais de um prestador é aceita. É necessário demonstrar por que lotes adicionais coerentes custariam mais do que o ganho esperado com a entrada de oficinas especializadas. A alegação geral de conveniência administrativa não esclarece por que ônibus ficaram com automóveis da linha leve e caminhões com tratores/maquinas agrícolas.

Também não resolve integralmente o problema a admissão de consórcios no item 2.2: participar em consórcio demanda organização adicional e não substitui o dever de examinar parcelas autônomas. A subcontratação prevista nos itens 5.27 e 11.1 abrange especialidades determinadas; não autoriza, de modo claro, transferir toda a mecânica geral de uma categoria que a licitante não atenda diretamente.

Requer-se estudo comparativo e revisão dos lotes, com avaliação de grupos de leves como motor ciclo Otto, utilitários e vans diesel, ônibus e caminhões, e tratores. A solução final pode ajustar esses grupos à frota e ao mercado local, desde que acompanhada de justificativa verificável e exigências proporcionais.

5- Infraestrutura e formação do Preço por Categoria

O item 10.3, alínea c, exige três elevadores funcionais nas dependências da oficina. Sua justificativa, nas páginas 50 e 51, utiliza a diversidade da frota e a necessidade de rapidez, mas não demonstra demanda simultânea, taxa de ocupação nem capacidade requerida de cada equipamento. O quantitativo deve ser ligado ao lote efetivamente disputado e aos resultados de atendimento exigidos.

Três elevadores de capacidade própria para automóveis não demonstram, por si, aptidão para atender ônibus ou tratores. Da mesma forma, uma instalação adequada à manutenção de veículos pesados pode empregar soluções diferentes, como valas e equipamentos específicos, cuja equivalência precisa ser examinada tecnicamente. Não se pretende dispensar segurança: pretende-se exigir meios adequados à categoria, em vez de um número uniforme sem dimensionamento demonstrado.

Há, ainda, previsão de um mecânico dedicado, sem correlação explícita com a exigência de três elevadores. A suficiência dessa equipe e a necessidade de capacidade simultânea devem ser justificadas por demanda e prazo, sem ingerência desnecessária na organização da contratada.

A observação após o item 10.5 situa a inspeção antes da assinatura da ata. A impugnante reconhece que isso se distingue da exigência para todos os concorrentes na sessão. Requer, contudo, que a inspeção seja restrita ao vencedor, com critérios objetivos, publicidade do resultado, aceitação de soluções equivalentes e prazo de mobilização compatível com a instalação necessária.

5.1- Hora técnica uniforme e desconto linear

O edital adota R$ 315,99 por hora no lote 1 e R$ 464,58 no lote 2, com desconto único sobre peças e mão de obra. Não se afirma que esse critério seja proibido. Questiona-se a ausência, no material publicado, de demonstração da representatividade de cada família de serviços na composição dos valores e da viabilidade de exigir o mesmo desconto sobre bases com custos distintos.

O lote 1 remunera pela mesma base a hora de manutenção de um Kwid flex e a de um ônibus diesel, embora as estruturas possam diferir. Sem conhecer a demanda provável por família, o proponente tende a incorporar risco à sua oferta. A comparação de descontos só é útil quando a base de incidência é clara e os referenciais representam as necessidades contratadas.

Requer-se a disponibilização da pesquisa da hora técnica por categoria e da metodologia de consolidação. Se mantida uma hora única, deve ser demonstrada sua adequação econômica. Se revistos os lotes, os referenciais, equipamentos e requisitos de experiência devem acompanhar essa revisão, admitindo-se atestados pertinentes à parcela efetivamente disputada.

6- Estimativa de demanda e desconto mínimo de dez por cento

O item 21.3 utiliza 60% do valor de cada veículo para formar o teto total de R$ 4.336.435,20, distribuído em R$ 3.122.370,60 no lote 1 e R$ 1.214.064,60 no lote 2. O próprio texto, na página 69, relaciona esse teto ao cenário de danos severos simultâneos em toda a frota.

Um limite prudencial de reparo por bem não corresponde necessariamente ao consumo provável de manutenção em doze meses. O valor de mercado dos veículos não informa quantas revisões ocorrerão, quais veículos demandarão mais horas ou qual será o peso dos serviços leves, diesel e agrícolas. A modelagem também precisa incorporar o histórico de utilização e conservação da frota.

Não se pede previsão exata de cada peça que falhará. O art. 82, § 3º, III e § 4º, admite, em serviços integrados ao fornecimento de bens, registro limitado a unidades de contratação, com teto de despesa e demais condições legais. Essa possibilidade, entretanto, não torna suficiente qualquer teto: a adequação econômica do planejamento continua sujeita a demonstração.

Requerem-se histórico de gastos e serviços, revisões programadas, demanda estimada de horas por categoria e memória que explique a relação entre esses elementos e os limites registrados. Se esses documentos já estiverem nos autos, requer-se seu acesso; a impugnante não presume sua inexistência.

No TCE/MG, a *Denúncia 997567, relator Conselheiro Wanderley Ávila, publicação de 13/11/2017*, tratou de manutenção veicular e apontou problemas em desconto mínimo sem suporte e estimativa de despesa desacompanhada de fundamentação documental. O Informativo 173 registra que o SRP não dispensa planejamento. O mesmo precedente admite restrição geográfica necessária e motivada, razão pela qual não é invocado como proibição absoluta de distância.

6.1- Documentação do percentual mínimo

O item 1.7 fixa desconto inicial mínimo de 10%, mencionando pesquisa de editais e atas de outros órgãos. Há motivação escrita; o questionamento incide sobre sua demonstração e comparabilidade. Percentuais obtidos sobre tabelas diferentes, em outras épocas ou com composições distintas de frota, não são automaticamente equivalentes.

Requer-se a identificação das contratações comparadas, tabelas e datas-bases, parcelas de peças e serviços e metodologia que sustenta os 10% nos dois lotes. Na falta de suporte suficiente, o percentual deve ser revisto. A combinação de lote heterogêneo, estrutura uniforme e desconto obrigatório deve ser analisada de modo integrado, pois pode restringir a disputa mais do que cada condição isolada.

7- Instalações Locais e Sistema de Orçamento

Os itens 10.1 e 10.1.1 do TR e o Anexo II exigem oficina a até 50 km rodoviários do Almoxarifado Municipal José Marega Neto, na Rua Cunha Bueno, nº 206, verificada pelo Google Maps na sessão, com desclassificação de quem ultrapassar esse limite.

A presente impugnação não afirma que a sede da Juninho Car ultrapasse essa distância. O questionamento é objetivo: exigir instalações locais prévias de todas as participantes pode limitar a competição quando seria possível exigir compromisso e verificar a estrutura apenas do vencedor, com prazo razoável de mobilização.

A Súmula 272 do TCU combate a imposição de custos desnecessários antes da contratação. A manutenção em distância compatível é admitida pelo art. 47, § 2º, da Lei nº 14.133/2021. Assim, o pedido é calibrar o momento da prova e a necessidade da limitação, preservando as exigências logísticas justificadas.

Os itens 5.26 e 5.28 já transferem à contratada custos e riscos de transporte, inclusive mediante prancha ou similar para empresa de outro município. Isso não elimina custos de fiscalização, mas exige que o estudo territorial distinga despesas já suportadas pela contratada das que efetivamente permanecem com a Administração, avaliando também prazos e continuidade do serviço.

Requer-se, subsidiariamente, compromisso de disponibilização da unidade compatível pelo vencedor e esclarecimento objetivo sobre a rota rodoviária aceita, o ponto exato de medição e a forma de registrar a diligência, evitando resultados dependentes de alternativas de trajeto escolhidas sem critério previamente definido.

7.1- Harmonização da exigência de software

O item 3.3 menciona sistema informatizado da empresa participante. Já o item 10.6 prevê disponibilização de acesso ao Município em até dez dias após a assinatura da ata, admitindo tabelas e sistemas equivalentes. É necessário explicitar se, na proposta, basta indicar a solução e assumir o compromisso de disponibilização, sem contratação antecipada obrigatória.

Requer-se harmonizar as cláusulas, preservando a pluralidade de ferramentas equivalentes e fixando o momento da demonstração de acesso. Não se questiona o controle dos orçamentos, mas eventual interpretação que transforme a aquisição prévia de licença em barreira de entrada.

7.2- Correção da identificação da frota

Na relação do lote 2, o trator New Holland TL 85 aparece sob o cabeçalho Massey Ferguson. Requer-se corrigir e conferir marcas, modelos e dados de identificação. Trata-se de ajuste complementar; o fundamento principal permanece a necessidade de segmentação e dimensionamento técnico dos lotes.

8- Pedido de Suspensão e Providências Requeridas

A abertura próxima pode consolidar uma disputa estruturada sobre grupos que afastem oficinas especializadas antes da formulação de propostas. A suspensão, prevista como medida excepcional no item 10.7 do edital, permitirá avaliar e corrigir a modelagem sem transferir aos licitantes o risco de condições insuficientemente demonstradas.

A plausibilidade decorre da heterogeneidade comprovada pela relação municipal e da necessidade de justificar os efeitos dos lotes, dos três elevadores e da estimativa de demanda. O risco está no processamento da seleção e na formação de ata com competição reduzida. A decisão cautelar deve considerar a continuidade dos serviços, com adoção das providências administrativas legalmente cabíveis.

Diante do exposto, requer-se:

a) O recebimento da impugnação e sua apreciação motivada, com suspensão da sessão de 22/10/2026 até decisão e eventual saneamento, sem atribuição de efeito suspensivo automático ao protocolo.

b) A revisão dos lotes 1 e 2 por famílias tecnicamente coerentes, avaliando separadamente leves com motores do ciclo Otto, utilitários e vans diesel, ônibus e caminhões, e tratores, com possibilidade de disputa independente e manutenção de responsabilidade integral por veículo.

c) Subsidiariamente, caso mantido o agrupamento, a apresentação de estudo comparativo específico que demonstre sua vantagem, a capacidade do mercado de atendê-lo e a relação entre ganhos de escala, custos de gestão e perda de concorrentes especializados.

d) A adequação dos elevadores, equipamentos e experiência às categorias de cada lote, mediante dimensionamento da demanda simultânea, aceitação de meios tecnicamente equivalentes e inspeção objetiva do vencedor, com prazo razoável de mobilização.

e) O acesso ao ETP integral, às pesquisas de mercado, à formação das horas técnicas, ao histórico e às memórias de demanda, aos documentos dos 10% de desconto e aos estudos que fundamentam os 50 km, ressalvado eventual sigilo legal devidamente motivado.

f) A revisão do orçamento estimado e dos referenciais quando o suporte não demonstrar aderência à demanda; a compatibilização dos itens 3.3 e 10.6; e a correção dos dados da frota.

g) A alteração da comprovação territorial prévia para compromisso e prova do vencedor, se suficiente às necessidades municipais; a definição do critério de rota; e a adequação dos requisitos aos lotes reformulados.

h) A divulgação da decisão no sítio oficial, enfrentando os fundamentos e pedidos; havendo alteração que comprometa a formulação de propostas, a republicação e reabertura do prazo nos termos do art. 55, § 1º, da Lei nº 14.133/2021.

Termos em que pede deferimento.

Araçatuba/SP, 19 de Outubro de 2026.

gov.br
Documento assinado digitalmente
FRANCISCO WILSON DAMIAO JUNIOR
Data: 19/10/2026 09:51:26-0300
Verifique em https://validar.iti.gov.br

FRANCISCO WILSON DAMIAO JUNIOR
Sócio Administrador
F. W. DAMIAO JUNIOR SERVICOS MECANICOS LTDA
CNPJ 41.814.524/0001-01