Sete Lagoas/MG, 31 de agosto de 2026.

ILUSTRÍSSIMO(A) SENHOR(A) AGENTE DE CONTRATAÇÃO DA CENTRAL DE COMPRAS E LICITAÇÕES – CCL/SEPLOG DO MUNICÍPIO DE ARACAJU/SE

SUPERINTENDÊNCIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES E TRÂNSITO – SMTT

Ref.: Pregão Eletrônico nº 056/2026 – Processo Administrativo nº 42.928/2026.

Objeto: Aquisição de 36 (trinta e seis) ônibus, modelo básico, urbano, novos, zero quilômetro, equipados com câmbio automático e movidos a óleo diesel, conforme condições e exigências estabelecidas no Edital e no Termo de Referência.

Assunto: IMPUGNAÇÃO AO EDITAL E PEDIDO DE ESCLARECIMENTO.

A IVG BRASIL LTDA ("IVECO"), pessoa jurídica de direito privado, com sede na Rodovia MG-238, Km 73,5, Distrito Industrial Norte, Município de Sete Lagoas/MG, inscrita no CNPJ nº 36.519.422/0001-15, vem, respeitosamente, na condição de interessada em participar do certame, por seu representante legal ao final identificado, com fundamento no art. 164 da Lei nº 14.133/2021 e no item 12.1 do instrumento convocatório, apresentar **IMPUGNAÇÃO AO EDITAL DO PREGÃO ELETRÔNICO Nº 056/2026 E PEDIDO DE ESCLARECIMENTO**, pelos fatos e fundamentos a seguir expostos.

1. DA TEMPESTIVIDADE

1.1. A licitação em epígrafe tem sua Sessão Pública de disputa de preços agendada para o dia 06 de agosto de 2026, às 09h00, conforme preâmbulo do Edital. Sendo assim, a presente manifestação pode ser apresentada até 3 (três) dias úteis antes da data da abertura do certame.

1.2. Nos termos do art. 164 da Lei nº 14.133/2021, qualquer pessoa é parte legítima para impugnar edital de licitação por irregularidade na aplicação da referida Lei ou para solicitar esclarecimento sobre os seus termos, devendo protocolar o pedido até 3 (três) dias úteis antes da data de abertura do certame — prazo igualmente reproduzido no item 12.1 do Edital.

1.3. Logo, considerando que a Sessão Pública ocorrerá em 06 de agosto de 2026 e que a presente impugnação está sendo apresentada dentro do prazo previsto no Edital e na legislação de regência, deve ser considerada tempestiva a vertente manifestação.

2. DAS RAZÕES DA IMPUGNAÇÃO

2.1. A SUPERINTENDÊNCIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES E TRÂNSITO – SMTT, por meio da Central de Compras e Licitações – CCL/SEPLOG, publicou o Pregão Eletrônico nº 056/2026, visando à aquisição de 36 (trinta e seis) ônibus urbanos, modelo básico, novos, zero quilômetro, destinados à operação do sistema de transporte coletivo urbano do Município de Aracaju/SE, conforme especificações constantes do Termo de Referência.

2.2. A IVECO, no intuito de participar do certame, procedeu à análise integral do Edital e de seus anexos, objetivando apresentar proposta em conformidade com as exigências estabelecidas. Entretanto, constatou a existência de exigências técnicas desarrazoadas e restritivas que, especialmente quando analisadas de forma cumulativa, inviabilizam a participação de fabricantes plenamente aptos ao atendimento do objeto.

2.3. Ao tratar das compras realizadas pela Administração Pública, o art. 37, XXI, da Constituição Federal de 1988 ("CF/88") determina o seguinte:

> *Art. 37. A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência e, também, ao seguinte: (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*
>
> *XXI - ressalvados os casos especificados na legislação, as obras, serviços, compras e alienações serão contratados mediante processo de licitação pública que assegure igualdade de condições a todos os concorrentes, com cláusulas que estabeleçam obrigações de pagamento, mantidas as condições efetivas da proposta, nos termos da lei, o qual somente permitirá as exigências de qualificação técnica e econômica indispensáveis à garantia do cumprimento das obrigações.*

2.4. No mesmo sentido, o art. 5º da Lei Federal nº 14.133/2021 ("Lei de Licitações") também trata dos princípios que deverão ser observados pela Administração Pública:

> *Art. 5º Na aplicação desta Lei, serão observados os princípios da legalidade, da impessoalidade, da moralidade, da publicidade, da eficiência, do interesse público, da probidade administrativa, da igualdade, do planejamento, da transparência, da eficácia, da segregação de funções, da motivação, da vinculação ao edital, do julgamento objetivo, da segurança jurídica, da razoabilidade, da competitividade, da proporcionalidade, da celeridade, da economicidade e do desenvolvimento nacional sustentável, assim como as disposições do Decreto-Lei nº 4.657, de 4 de setembro de 1942 (Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro).*

2.5. Complementarmente, o art. 9º, I e II, da Lei de Licitações veda expressamente ao agente público a prática de atos que comprometam, restrinjam ou frustrem o caráter competitivo do processo licitatório, bem como o estabelecimento de *preferências ou distinções em razão de circunstância impertinente ou irrelevante para o objeto do contrato*.

2.6. Conforme previsto no item 3.2.3.3 do Termo de Referência (Chassi e Motorização), a Administração exigiu, cumulativamente e como requisito obrigatório:

(i) Motor: Dianteiro, 4 (quatro) cilindros em linha (inciso III);

(ii) Caixa de câmbio: Automático (inciso VII), exigência igualmente reproduzida no objeto do Edital; e

(iii) Entre-eixos: 4.450 mm (inciso XIII).

2.7. Ocorre que tais exigências, sobretudo quando conjugadas, restringem indevidamente a competitividade do certame, na medida em que elegem características construtivas específicas — e não parâmetros de desempenho — como critério de admissibilidade das propostas, afastando veículos tecnicamente equivalentes ou mesmo superiores, plenamente aptos ao atendimento das necessidades da Administração.

2.8. Conforme levantamento técnico e de mercado realizado pela IVECO**, a conjugação das exigências acima é atendida, atualmente, por um único fabricante atuante no mercado nacional**, circunstância que, por si só, evidencia o caráter direcionador e restritivo das especificações e impõe a sua revisão.

2.9. Registre-se, ademais, que a restritividade das especificações do presente certame não constitui percepção isolada da IVECO: outra fabricante já apresentou, neste mesmo procedimento licitatório, impugnação apontando o caráter restritivo das exigências relativas à potência mínima de 225 CV e ao sistema de transmissão, o que reforça a necessidade de reavaliação das cláusulas ora questionadas.

3. DAS ILEGALIDADES DO EDITAL

3.1. Da ilegalidade da exigência cumulativa de motor dianteiro de 4 (quatro) cilindros em linha e potência mínima de 225 CV (Item 3.2.3.3, incisos III e V, do Termo de Referência) – Restrição indevida à competitividade e direcionamento a fabricante único.

3.1.1. O Termo de Referência exige, no item 3.2.3.3, inciso III, que o veículo seja equipado com motor dianteiro, de 4 (quatro) cilindros em linha, e, no inciso V do mesmo dispositivo, potência mínima de 225 CV.

3.1.2. Ocorre que a Administração Pública, ao elaborar suas especificações técnicas, deve observar os princípios da isonomia, da competitividade, da proporcionalidade, da motivação e da busca da proposta mais vantajosa, abstendo-se de estabelecer exigências desnecessárias ou que resultem em restrição indevida ao universo de participantes.

3.1.3. Embora seja facultado à Administração definir as características necessárias ao atendimento do interesse público, tais exigências devem guardar pertinência com o objeto contratado e estar acompanhadas de justificativa técnica que demonstre sua efetiva necessidade, o que não se verifica no caso concreto.

3.1.4. Com efeito, o número de cilindros do motor constitui característica construtiva, e não parâmetro de desempenho. A capacidade operacional de um ônibus urbano decorre do conjunto de suas características técnicas, destacando-se a potência, o torque, a faixa de entrega de torque, o sistema de transmissão, a relação do eixo motriz e a configuração do trem de força, especialmente em operações marcadas por frequentes paradas, retomadas de velocidade, aclives e tráfego intenso.

3.1.5. Não há, no Edital ou no Termo de Referência, qualquer justificativa técnica que demonstre por que o desempenho, a durabilidade, o consumo ou a manutenibilidade pretendidos somente poderiam ser obtidos por meio de motor com exatamente 4 (quatro) cilindros em linha. A arquitetura interna do motor é indiferente ao resultado operacional perseguido pela Administração, desde que atendidos os requisitos de potência, torque, emissões e disponibilidade de assistência técnica.

3.1.6. Mais do que isso: a exigência revela-se internamente contraditória e cumulativamente excludente. Ao exigir, simultaneamente, motor de 4 (quatro) cilindros *e* potência mínima de 225 CV, o Termo de Referência restringe o objeto a uma faixa de produto extremamente estreita, eliminando tanto os veículos equipados com motores de 4 (quatro) cilindros de potência ligeiramente inferior,

quanto os veículos equipados com motores de 6 (seis) cilindros de potência superior à exigida, estes últimos, evidentemente, mais aptos ao atendimento da finalidade pretendida.

3.1.7. Nesse contexto, a IVECO dispõe do chassi urbano **IVECO BUS 17-280**, equipado com **motor** dianteiro FPT NEF 6 Euro VI HiSCR, de 6 (seis) cilindros em linha, 6,7 litros, turbo-intercooler, com injeção direta eletrônica (Common Rail), potência máxima de 280 CV (207 kW) a 2.500 rpm e torque máximo de 950 Nm entre 1.250 e 1.970 rpm, com tecnologia de emissões CONAMA P8 / EURO VI, por SCR (Redução Catalítica Seletiva) com ARLA 32 e sem EGR**. Trata-se de solução superior ao patamar de potência exigido pela Administração (225 CV**), produzida em território nacional, no Complexo Industrial de Sete Lagoas/MG, e amparada por ampla rede de assistência técnica em todo o país.

3.1.8. Ao analisar as exigência técnicas editalícias que foram trazidas ao certame sem qualquer justificativa técnica, o que se percebe é que várias licitantes, como a IVECO, serão excluídas do certame não por não atender ao requisito de desempenho, mas justamente por superá-lo. Vale ressaltar que o que se impugna são características construtivas absolutamente irrelevantes para o objeto contratado, o que se enquadra com precisão na vedação do art. 9º, II, da Lei de Licitações.

3.1.9. Além disso, motores de maior cilindrada e maior número de cilindros, operando em regime de menor rotação (downspeeding) para entrega de elevado torque, tendem a apresentar menor desgaste, maior vida útil e melhor eficiência energética em ciclos urbanos, exatamente os benefícios que a própria Administração declara perseguir nos itens 2.7.8 a 2.7.11 do Termo de Referência ao justificar a adoção de tecnologias de transmissão.

3.1.10. Dessa forma, a manutenção da exigência cumulativa de motor dianteiro de 4 (quatro) cilindros em linha com potência mínima de 225 CV, sem previsão de aceitação de configurações tecnicamente equivalentes ou superiores, configura restrição indevida à competitividade e direcionamento a fabricante único, razão pela qual o Edital deve ser retificado.

3.1.11. Por todo o exposto, fica expressamente impugnada a exigência constante do item 3.2.3.3, incisos III e V, do Termo de Referência, requerendo-se a exclusão da especificação relativa ao número de cilindros do motor ou, alternativamente, a expressa admissão de motores dianteiros com 4 (quatro) ou 6 (seis) cilindros em linha, desde que atendida a potência mínima estabelecida.

3.2. Da ilegalidade da exigência exclusiva de câmbio automático (objeto do Edital e Item 3.2.3.3, inciso VII, do Termo de Referência) – Ausência de motivação técnica, ofensa à economicidade e necessidade de admissão da transmissão manual.

3.2.1. O Edital condiciona a participação no certame ao fornecimento de ônibus urbanos equipados com câmbio automático, exigência reproduzida no item 3.2.3.3, inciso VII, do Termo de Referência. Para justificar tal restrição, a Administração dedicou os itens 2.7.1 a 2.7.18 do Termo de Referência à exposição das razões que, em seu entendimento, amparam a adoção dessa tecnologia.

3.2.2. Da leitura desses dispositivos, verifica-se que a exigência foi fundamentada, principalmente, em benefícios relacionados à ergonomia do motorista, redução da fadiga física e mental, melhoria da segurança operacional, aumento do conforto dos passageiros, diminuição do desgaste mecânico dos componentes, redução dos custos de manutenção, maior disponibilidade da frota e incremento da eficiência operacional do sistema de transporte coletivo.

3.2.3. O próprio Termo de Referência destaca que a solução pretendida busca eliminar o acionamento contínuo da embreagem, proporcionar trocas de marcha mais suaves, reduzir movimentos repetitivos e assegurar melhores condições de operação em ambientes de tráfego intenso, com frequentes paradas e retomadas de movimento.

3.2.4. Ocorre que **a Administração não demonstrou tecnicamente porque tais benefícios somente poderiam ser alcançados por veículos equipados com transmissão automática, excluindo por completo do certame as soluções de transmissão manual e mecânica, consagradas no transporte coletivo urbano brasileiro**. A justificativa apresentada está integralmente voltada aos resultados operacionais pretendidos, mas não evidencia a indispensabilidade da tecnologia especificamente exigida, e é justamente a demonstração de imprescindibilidade que a Lei de Licitações reclama para que uma característica construtiva possa validamente restringir o universo de licitantes.

3.2.5. Registre-se que o próprio Termo de Referência, no item 2.7.11, invoca genericamente "*estudos técnicos e experiências operacionais*" para sustentar a exigência, sem identificar, referenciar ou juntar aos autos qualquer estudo, memória de cálculo ou dado empírico que ampare a conclusão. Motivação por remissão a estudos não identificados equivale, para todos os efeitos, à ausência de motivação, em desatenção ao art. 5º e ao art. 18 da Lei de Licitações, que impõem à fase preparatória a demonstração documentada das escolhas técnicas adotadas.

3.2.6. Mais relevante ainda: no mesmo item 2.7.11, **a Administração admite expressamente que os veículos equipados com transmissão automática apresentam custo inicial superior aos de transmissão manual**, limitando-se a afirmar que tal diferença "tende a ser compensada ao longo do ciclo de vida do veículo". Trata-se de assertiva conjectural, desacompanhada de qualquer estudo de custo total de propriedade, de projeção de custos de manutenção ou de comparativo de disponibilidade de frota.

3.2.7. A fragilidade dessa premissa é especialmente grave no presente caso, em que se trata de contratação de R$ 39.372.000,12 custeada com recursos onerosos oriundos do Contrato de Financiamento do Programa Pró-Transporte nº 0633943-08/2025. O sobrepreço decorrente da exigência, que foi reconhecido pela própria Administração, será suportado pelo Município e amortizado com encargos financeiros, sem que se tenha demonstrado, por qualquer elemento objetivo constante dos autos, o retorno econômico alegado. Há, aqui, afronta direta aos princípios da economicidade e da seleção da proposta mais vantajosa, dispostos nos arts. 5º e 11, I, da Lei de Licitações.

3.2.8. Cumpre destacar, ademais, que **nenhuma norma técnica ou regulamentar aplicável ao objeto exige transmissão automática**. As normas expressamente eleitas pelo próprio Termo de Referência no item 3.2.3.2 quais sejam, ABNT NBR 15570:2021 (veículos para transporte coletivo urbano de passageiros), ABNT NBR 14022:2024 (acessibilidade) e ABNT NBR 15646:2016 (sistemas auxiliares e requisitos operacionais), não estabelecem o tipo de transmissão como requisito, tampouco o fazem as resoluções do CONTRAN, do CONAMA ou o PROCONVE. A transmissão manual permanece, portanto, plenamente conforme às normas técnicas de regência e amplamente predominante na frota de transporte coletivo urbano brasileira.

3.2.9. Note-se, outrossim, que os objetivos de segurança operacional invocados nos itens 2.7.7, 2.7.13 e 2.7.14 do Termo de Referência já se encontram assegurados por outros dispositivos exigidos no item 3.2.3.3, inciso VIII, independentemente do tipo de transmissão: ABS, EBD, ATC (controle de tração), HSA (assistente de partida em rampa) e ESC (controle eletrônico de estabilidade). Do mesmo modo, o conforto e a acessibilidade dos usuários são garantidos pelas exigências de plataforma elevatória, dimensionamento interno e configuração de portas. A transmissão automática, portanto, não é condição necessária para o alcance de nenhum dos resultados perseguidos.

3.2.10. Quanto ao argumento ergonômico, embora legítima a preocupação da Administração com as condições de trabalho dos motoristas, ela não autoriza a supressão da competitividade. As transmissões manuais atualmente fornecidas contam com comandos sincronizados, acionamento assistido e embreagem de acionamento hidráulico, que reduzem substancialmente o esforço físico do condutor; e as condições ergonômicas da jornada podem ser endereçadas por políticas de gestão operacional, dimensionamento de escalas e treinamento, e não pela exclusão de fabricantes do certame.

3.2.11. Cumpre observar, ainda, que o Termo de Referência não define o que se deve entender por "caixa de câmbio automática", tampouco estabelece parâmetros objetivos de aferição do requisito, como número de marchas, tipo de conversor, forma de comando ou norma técnica de referência, o que compromete o julgamento objetivo das propostas e amplia, na prática, o efeito excludente da cláusula.

3.2.12. Por fim, e de modo decisivo, a exigência produz efeito prático incompatível com o art. 9º, I, da Lei de Licitações: conjugada às demais especificações impugnadas, **reduz a disputa a um único fabricante**. Embora o item 2.8.1 do Termo de Referência declare que não há "*qualquer tipo de preferência e/ou direcionamento*", **é pelo resultado concreto, e não pela declaração de intenções, que se afere o caráter restritivo de uma cláusula editalícia**.

3.2.13. Por todo o exposto, fica expressamente impugnada a exigência de câmbio automático constante do objeto do Edital e do item 3.2.3.3, inciso VII, do Termo de Referência, requerendo-se a sua revisão para que passem a ser admitidos veículos equipados com transmissão manual, automatizada ou automática, desde que atendidos os demais requisitos de segurança, desempenho, emissões e acessibilidade previstos no Termo de Referência. Subsidiariamente, caso mantida a exigência, requer-se que sejam necessariamente afastadas as demais restrições cumulativas ora impugnadas — número de cilindros do motor e medida específica de entre-eixos —, sob pena de o certame restar irremediavelmente direcionado a fabricante único.

3.3. Da ausência de justificativa técnica para a exigência de entre-eixos de 4.450 mm (Item 3.2.3.3, inciso XIII, do Termo de Referência).

3.3.1. O Termo de Referência estabelece, no item 3.2.3.3, inciso XIII, a exigência de **entre-eixos de 4.450 mm** para os veículos objeto da contratação. Contudo, não se identifica no Edital ou no Termo de

Referência justificativa técnica específica capaz de demonstrar que tal configuração constitui condição indispensável ao atendimento das necessidades operacionais da Administração.

3.3.2. Chama atenção o fato de que o próprio Termo de Referência exige, no item 3.2.3.4, inciso I, veículos com comprimento externo mínimo de 12,60 metros, mas, ao mesmo tempo, restringe a participação dos licitantes a uma configuração específica de entre-eixos, sem demonstrar por que outras soluções construtivas, amplamente utilizadas no mercado, não seriam igualmente aptas a atender o objeto licitado.

3.3.3. Novamente, a Administração elegeu característica construtiva do chassi, e não parâmetro de desempenho ou de dimensionamento final do veículo, como critério de admissibilidade. O entre-eixos, isoladamente considerado, é indiferente ao resultado operacional perseguido, desde que assegurados o comprimento externo, a largura interna, a altura, a capacidade de passageiros, o raio de giro compatível com a malha viária e os requisitos de acessibilidade previstos no Termo de Referência.

3.3.4. Assim, a exigência de um entre-eixos específico mostra-se dissociada do desempenho final esperado do veículo e **acaba por restringir a participação de soluções tecnicamente equivalentes sem demonstração de benefício operacional correspondente para a Administração**, em afronta aos princípios da isonomia, da proporcionalidade e da seleção da proposta mais vantajosa previstos na Lei de Licitações.

3.3.5. Por todo o exposto, fica expressamente impugnada a exigência constante do item 3.2.3.3, inciso XIII, do Termo de Referência, requerendo-se a sua revisão para admitir configurações de entre-eixos equivalentes que atendam às características operacionais e dimensionais exigidas para o objeto da contratação.

3.4. Do efeito cumulativo das exigências e da necessidade de observância ao princípio da competitividade.

3.4.1. As exigências acima impugnadas, ainda que individualmente consideradas já se mostrem carentes de motivação técnica, produzem, quando analisadas em conjunto, efeito excludente ainda mais severo: a conjugação de motor dianteiro de 4 (quatro) cilindros em linha, potência mínima de 225 CV, câmbio automático e entre-eixos de exatos 4.450 mm reduz o universo de fornecedores aptos a, praticamente, um único fabricante, resultado que nenhuma das justificativas constantes do Termo de Referência autoriza.

3.4.2. Tal circunstância é especialmente gravosa em um certame de vulto expressivo, custeado com recursos do Contrato de Financiamento do Programa Pró-Transporte nº 0633943-08/2025, cuja execução exige rigorosa observância aos princípios da economicidade e da seleção da proposta mais vantajosa.

3.4.3. A restrição da disputa a um único fornecedor elimina a competição de preços e, por consequência, frustra a própria finalidade do procedimento licitatório, em prejuízo direto ao erário municipal e aos recursos federais vinculados à operação de financiamento.

3.4.4. Ressalte-se que a ampliação das especificações ora requerida não implica qualquer redução do padrão de qualidade pretendido pela Administração: pelo contrário, permite o ingresso no certame de soluções de desempenho igual ou superior ao patamar mínimo estabelecido, preservados integralmente os requisitos de segurança, acessibilidade, emissões, dimensionamento e demais características operacionais previstas no Termo de Referência.

3.4.5. Espera-se, portanto, que a Administração adote, na apreciação da presente manifestação, o mesmo entendimento que vem sendo reiteradamente firmado pelos órgãos de controle e pela própria prática administrativa, no sentido de que especificações técnicas desacompanhadas de demonstração de imprescindibilidade devem ser revistas ou excluídas, em observância aos arts. 5º e 9º da Lei nº 14.133/2021.

4. DO PEDIDO DE ESCLARECIMENTO – DO CRONOGRAMA DE ENTREGA

4.1. Sem prejuízo das razões de impugnação acima deduzidas, a IVECO requer o esclarecimento de pontos relativos ao cronograma de entrega, essenciais à adequada formação da proposta comercial e à avaliação da exequibilidade dos prazos fixados pela Administração.

4.2. O Termo de Referência prevê, nos itens 4.1.2 e 11.1.1, na tabela intitulada "Sobre Lote - 1 (Ônibus Urbano, Modelo Básico)", que o fornecimento dos 36 (trinta e seis) veículos ocorrerá em 2 (duas) parcelas, com prazos de entrega fixados em 90 (noventa) dias corridos e 180 (cento e oitenta) dias corridos. Entretanto, não foi possível identificar de forma objetiva a quantidade de veículos a ser entregue em cada uma das etapas previstas.

4.3. A definição dos quantitativos correspondentes a cada parcela possui impacto direto no planejamento industrial, logístico e produtivo da futura contratada, constituindo informação essencial

para a adequada formação da proposta comercial, para a programação da linha de produção do chassi e da respectiva encarroçadora e para a avaliação da exequibilidade dos prazos estabelecidos.

4.4. Adicionalmente, a mesma tabela estabelece que os referidos prazos terão início **a partir da emissão da Nota de Empenho e da assinatura do contrato**. Contudo, não foi possível identificar, no Edital ou em seus anexos, prazo previsto para a emissão da Nota de Empenho após a formalização contratual, tampouco se os recursos vinculados ao **Programa Pró-Transporte nº 0633943-08/2025**, mencionado no item 16.2 do Termo de Referência, já se encontram efetivamente disponíveis para viabilizar a contratação.

4.5. Registre-se, ainda, que o Edital estabelece prazo de validade da proposta comercial inferior à vigência contratual de **12 (doze) meses** prevista no item 4.1.1 do Termo de Referência, sendo relevante compreender as premissas adotadas pela Administração quanto ao momento da emissão do empenho e da formalização da contratação, considerando os impactos que o decurso do tempo produz sobre a formação de preços, a disponibilidade de componentes e os custos industriais.

4.6. Diante do exposto, requer seja esclarecido:

(i) o quantitativo de veículos correspondente a cada uma das parcelas de entrega previstas na tabela "Sobre Lote - 1 (Ônibus Urbano, Modelo Básico)", bem como a forma de distribuição dos 36 (trinta e seis) ônibus entre os marcos de 90 (noventa) e 180 (cento e oitenta) dias corridos;

(ii) se existe prazo máximo estimado para a emissão da Nota de Empenho após a assinatura do contrato, considerando que é desse marco que se inicia a contagem dos prazos de entrega;

(iii) se os recursos vinculados ao Contrato de Financiamento do Programa Pró-Transporte nº 0633943-08/2025 já se encontram integralmente disponíveis para fins de execução da contratação; e

(iv) se a emissão do empenho e a formalização da contratação ocorrerão dentro do prazo de validade das propostas e, em caso negativo, qual o procedimento a ser adotado para preservação das condições econômicas originalmente ofertadas pelos licitantes.

5. DOS PEDIDOS

5.1. Por todo o exposto, a IVECO requer o recebimento, o conhecimento e o integral acolhimento da presente impugnação, determinando-se:

a) a **retificação do Edital e do Termo de Referência**, especificamente quanto ao **item 3.2.3.3, incisos III e V**, para que deixe de exigir motor dianteiro com exatamente 4 (quatro) cilindros em linha, passando a admitir motores dianteiros com 4 (quatro) ou 6 (seis) cilindros em linha, ou outra configuração tecnicamente equivalente ou superior, desde que atendidos os requisitos de potência, torque, emissões, segurança e desempenho exigidos para o objeto;

b) a **retificação do Edital e do Termo de Referência**, quanto ao **item 3.2.3.3, inciso XIII**, para que deixe de exigir entre-eixos de exatos 4.450 mm, passando a admitir configurações de entre-eixos equivalentes que atendam às características operacionais e dimensionais exigidas para o objeto, inclusive a configuração de 5.950 mm;

c) a **retificação do objeto do Edital e do item 3.2.3.3, inciso VII, do Termo de Referência**, para que deixem de exigir exclusivamente câmbio automático, passando a **admitir veículos equipados com transmissão manual, automatizada ou automática**, desde que atendidos os demais requisitos de segurança, desempenho, emissões, acessibilidade e conforto previstos no Termo de Referência;

d) subsidiariamente, caso não acolhidos os pedidos acima, que a Administração apresente a devida motivação técnica, nos termos do art. 5º da Lei nº 14.133/2021, demonstrando de forma objetiva a imprescindibilidade das características construtivas exigidas para o atendimento do interesse público perseguido;

g) a prestação dos esclarecimentos formulados no capítulo 4 desta manifestação, notadamente quanto à distribuição dos quantitativos entre as parcelas de entrega, ao prazo de emissão da Nota de Empenho e à disponibilidade dos recursos do Programa Pró-Transporte nº 0633943-08/2025; e

h) caso a alteração implique modificação na formulação das propostas, seja promovida a **republicação do Edital e a reabertura dos prazos legais**, nos termos do art. 55, § 1º, da Lei nº 14.133/2021 e do item 12.5 do Edital, em observância aos princípios da isonomia, da competitividade e da busca da proposta mais vantajosa para a Administração.

Nestes termos,

Pede deferimento.

MARCELLO HAROLDO:02305102801

Digitally signed by MARCELLO HAROLDO:02305102801
Date: 2026.08.31 15:30:14 -03'00'

Marcello Haroldo – CPF nº 023.051.028-01

Gerente de Vendas a Governo

IVG BRASIL LTDA. - CNPJ nº 36.519.422/0001-15