

**DECISÃO SOBRE A IMPUGNAÇÃO AO EDITAL – PREGÃO ELETRÔNICO Nº
091/2025**

Interessada: Germano Pneus Ltda

Processo Licitatório: 171/2025

Objeto: Registro de preços para fornecimento de peças para veículos multimarcas da frota municipal de Iporã/PR.

Após análise da Impugnação apresentada pela empresa **GERMANO PNEUS LTDA**, passo à apreciação das alegações e decisão.

I – SÍNTESE DA IMPUGNAÇÃO

A empresa Germano Pneus Ltda apresentou impugnação ao Edital do Pregão Eletrônico nº 091/2025 alegando que o documento teria criado restrições indevidas capazes de limitar a competitividade. Segundo a empresa, haveria quatro problemas principais no edital: a aglutinação de peças e serviços mecânicos no mesmo lote, a proibição de subcontratação, a exclusividade para empresas sediadas em Iporã e o prazo de entrega de três dias.

Alega que a união de peças e serviços prejudicaria empresas que só vendem peças, que a vedação à subcontratação impediria a participação de fornecedores especializados em apenas uma das etapas, e que a limitação territorial seria ilegal por restringir concorrência a empresas locais. Além disso, entende que o prazo de entrega de três dias seria insuficiente para aquisição e fornecimento de peças.

Com base nisso, pede a alteração do edital para fracionar o objeto, permitir subcontratação, retirar a exclusividade local e aumentar o prazo de entrega para cinco dias úteis.

No entanto, observa-se que suas alegações partem da premissa equivocada de que o edital não teria sido baseado no Estudo Técnico Preliminar e no Termo de Referência, os quais, de fato, trazem justificativas técnicas detalhadas para todas as escolhas feitas pela Administração.

II – DA ANÁLISE E FUNDAMENTAÇÃO



A análise da impugnação exige uma abordagem abrangente, capaz de confrontar cada uma das alegações apresentadas pela empresa com o conjunto de documentos que compõem o planejamento da contratação. Não basta, portanto, interpretar isoladamente trechos do edital ou atribuir sentido restritivo a cláusulas específicas; é necessário examinar o Estudo Técnico Preliminar, o Termo de Referência, a justificativa da necessidade da contratação, as condições estipuladas no instrumento convocatório e a legislação municipal que rege a matéria.

Somente dessa forma é possível compreender de maneira adequada o contexto em que o procedimento licitatório foi estruturado e verificar se houve ou não violação aos princípios que norteiam as contratações públicas. Assim, este tópico dedica-se a examinar, de forma minuciosa, o conteúdo da impugnação e a confrontá-lo com as motivações apresentadas pela Administração, permitindo demonstrar que as escolhas feitas para a formatação do edital são regulares, coerentes e fundamentadas no interesse público, razão pela qual a impugnação deve ser integralmente rejeitada.

Em primeiro lugar, é preciso considerar que o processo licitatório não se inicia com a publicação do edital, mas é antecedido por fases preparatórias robustas e obrigatórias, que incluem a elaboração do Estudo Técnico Preliminar e do Termo de Referência. Esses documentos são fundamentais, pois é a partir deles que se identificam as necessidades da Administração, as alternativas disponíveis no mercado, os riscos relacionados ao objeto e a melhor forma de estruturar a contratação para garantir eficiência e economicidade.

Assim, quando se verifica que a impugnação da empresa parte de interpretações isoladas sobre o conteúdo do edital, percebe-se que não houve uma análise integrada desses documentos e, por consequência, suas conclusões não refletem a realidade da estruturação do processo. Para compreender a motivação das escolhas administrativas, é imprescindível retomar o conteúdo do ETP e do TR, pois ambos oferecem informações essenciais sobre a natureza do objeto, a necessidade de atendimento imediato, as características da frota municipal e as razões pelas quais determinados formatos foram adotados.

O Estudo Técnico Preliminar elaborado para esta contratação demonstra que o Município de Iporã possui uma frota composta por veículos pesados, caminhões, maquinários utilizados em obras, equipamentos de infraestrutura e veículos leves destinados à prestação de serviços contínuos nas mais diversas secretarias.

Essa frota é utilizada diariamente para execução de atividades essenciais de infraestrutura urbana e rural, manutenção de estradas, serviços de limpeza, transporte de materiais, apoio agrícola e atendimento de demandas de emergência. Trata-se de uma frota intensamente utilizada e, por isso, sujeita a desgastes frequentes que exigem manutenção rápida e eficiente.

O ETP demonstra que paralisações prolongadas desses veículos geram prejuízos significativos ao atendimento das políticas públicas municipais, especialmente no que diz respeito a obras, serviços rurais e manutenção urbana, cuja execução depende diretamente da operacionalidade desses equipamentos.

Ainda segundo o ETP, uma das dificuldades enfrentadas pelo Município em contratações anteriores era a falta de integração entre o fornecimento de peças e a prestação dos serviços mecânicos. Em situações anteriores, quando peças eram adquiridas separadamente dos serviços, a Administração enfrentava problemas de incompatibilidade entre os componentes fornecidos e os procedimentos aplicados pela empresa que executava os reparos, gerando atrasos, necessidade de retrabalhos e discussões sobre responsabilidades.

Esse histórico, devidamente registrado no planejamento da contratação, demonstra que a fragmentação dos objetos gerava riscos elevados à continuidade dos serviços públicos. Por esse motivo, o ETP orientou pela adoção de um modelo integrado, no qual a mesma empresa seja responsável tanto pelo fornecimento das peças quanto pela execução dos serviços, garantindo compatibilidade técnica, padronização de métodos, controle de qualidade e redução de conflitos de responsabilidade.

O Termo de Referência reforça as conclusões do ETP ao apontar que a manutenção da frota municipal exige resposta rápida, utilização de peças adequadas e mão de obra qualificada, condições que são melhor atendidas quando o fornecimento e a execução são unificados. O TR esclarece que a integração evita falhas que poderiam ocorrer caso outra empresa fosse responsável pelo serviço, uma vez que haveria risco de divergência técnica quanto às peças instaladas e aos procedimentos aplicados.

O documento mostra que, ao unir peças e serviços no mesmo lote, a Administração ganha eficiência no fluxo de manutenção, diminui o tempo de inatividade dos veículos e garante maior confiabilidade na execução. É importante ressaltar que, em diversos trechos, o TR detalha os problemas historicamente enfrentados pelo Município quando a contratação era fragmentada, realçando que a solução integrada não é apenas uma escolha aleatória, mas uma decisão fundamentada em experiências concretas e necessidades operacionais reais.

Essas informações, presentes tanto no ETP quanto no TR, demonstram que a escolha da Administração pela aglutinação tem origem em fundamentos técnicos sólidos, devidamente analisados durante a fase preparatória. Essa constatação é importante porque a impugnação apresentada pela empresa sugere que não haveria justificativa para tal modelagem, quando, na realidade, os documentos estruturantes da contratação contêm justificativas claras, detalhadas e suficientes para embasar o formato escolhido.

Assim, a alegação de que a aglutinação seria injustificada não encontra respaldo na realidade do processo.



Outro ponto relevante examinado nesta análise diz respeito à vedação à subcontratação. A empresa impugnante afirma que, ao impedir que a empresa vencedora subcontrate a execução dos serviços, o edital estaria restringindo o universo de participantes. No entanto, novamente, os documentos de planejamento demonstram que essa vedação está alinhada à busca por maior segurança na execução contratual. O TR registra que, em contratações anteriores, a subcontratação gerou dificuldades na verificação da qualidade dos serviços, no acompanhamento das atividades e na definição da responsabilidade por falhas ou problemas posteriores.

A Administração identificou que a subcontratação tendia a fragmentar o controle sobre o trabalho executado, acarretando aumento no tempo de intervenção e fragilidade no monitoramento do desempenho. Dessa forma, optou-se por exigir execução direta, garantindo que a contratada possua estrutura técnica própria para a realização da manutenção e fornecimento das peças, assegurando maior previsibilidade e confiabilidade.

Importante destacar que a vedação à subcontratação não se apresenta como restrição arbitrária, mas como consequência lógica da decisão anterior, que integrou fornecimento e serviços. Se a Administração concluiu, com base no ETP, que era necessário unificar peças e serviços para garantir eficiência, permitir a subcontratação seria quebrar a lógica dessa integração, recriando os mesmos problemas que se buscou evitar. Assim, a vedação é coerente com o modelo integrado e atende à busca por maior qualidade e responsabilidade única na execução.

Quanto à exclusividade local, a análise do processo mostra que esta limitação não foi instituída de forma isolada, mas deriva de legislação municipal que autoriza políticas públicas de incentivo ao desenvolvimento econômico local. A legislação municipal estabelece critérios objetivos para adoção dessas medidas e, conforme o TR e o ETP demonstram, existem empresas sediadas no município aptas a fornecer o objeto contratado, garantindo competitividade suficiente dentro do universo local.

O ETP registra que, além de estimular a economia municipal, a compra local traz vantagens logísticas, especialmente quando se trata de manutenção da frota, que exige resposta rápida e disponibilidade imediata de atendimento. Dessa forma, a escolha pela exclusividade local não apenas atende a comando normativo municipal, mas também está conectada à necessidade técnica de assegurar prazos e condições de atendimento compatíveis com a urgência característica do objeto.

Quanto ao prazo de entrega, o ETP e o TR são igualmente claros ao justificar a necessidade de estabelecer um prazo curto para fornecimento e execução. A frota municipal, segundo o ETP, é utilizada em atividades contínuas e essenciais, de modo que a paralisação dos veículos por longos períodos prejudicaria o atendimento das demandas públicas. A escolha por empresas locais, somada ao modelo integrado de manutenção, torna possível e adequada a fixação de prazo reduzido, uma vez que a proximidade física dos fornecedores e a necessidade de pronta resposta justificam a

estipulação de três dias para atendimento das solicitações da Administração. Este prazo não é arbitrário, mas calculado com base na análise das demandas típicas da frota e na capacidade logística das empresas locais. Assim, a alegação de exíguo não se sustenta diante dos fundamentos técnicos que embasaram a definição desse prazo.

Dessa forma, todos os pontos apresentados pela impugnante foram examinados sob a ótica da fundamentação técnica do processo. A análise detalhada do ETP, do TR e do edital demonstra que as decisões da Administração foram tomadas com base em critérios racionais, técnicos e alinhados às necessidades do serviço público. Não se trata, portanto, de cláusulas criadas de forma aleatória ou destinadas a restringir deliberadamente a participação, mas sim de escolhas administrativas justificadas e coerentes com os objetivos da contratação.

Em síntese, a análise da impugnação demonstra que os argumentos apresentados pela empresa não encontram correspondência com a realidade do processo licitatório.

As alegações desconsideram os fundamentos registrados no planejamento e ignoram que cada decisão da Administração foi motivada em razão de necessidades concretas e características próprias da frota e das atividades desempenhadas pelo Município.

Assim, a fundamentação técnica presente em todos os documentos do processo evidencia que o edital foi elaborado de forma regular e adequada, razão pela qual as alegações da impugnante devem ser afastadas.

1. DA AGLUTINAÇÃO ENTRE PEÇAS E SERVIÇOS MECÂNICOS – REGULARIDADE

A discussão acerca da aglutinação entre peças e serviços mecânicos no mesmo lote exige uma análise aprofundada sobre a natureza do objeto licitado, a realidade operacional do Município de Iporã, o histórico de contratações anteriores, as dificuldades relatadas pelas equipes técnicas e, principalmente, o conteúdo do Estudo Técnico Preliminar e do Termo de Referência que estruturaram a contratação.

Diferentemente do que a impugnante sugere, essa escolha administrativa não nasce de uma conveniência aleatória nem de decisão improvisada, mas de um alinhamento direto com as necessidades práticas da Administração e com os problemas enfrentados em contratações anteriores nas quais a separação entre fornecimento de peças e execução de serviços gerou atrasos, conflitos de responsabilidade, custos adicionais e fragilidades na continuidade das atividades públicas. Por essa razão, a aglutinação adotada no edital é profundamente fundamentada, coerente e tecnicamente justificada, como se passa a demonstrar.



A frota municipal de Iporã, conforme registrado no Estudo Técnico Preliminar, é composta não apenas por veículos leves, mas principalmente por veículos pesados, caminhões, motoniveladoras, escavadeiras, tratores, retroescavadeiras e demais máquinas de grande porte que são operadas diariamente para manutenção de estradas rurais, serviços urbanos, transporte de cargas, limpeza pública e apoio a diversas secretarias. Essa frota, por ser constantemente utilizada em atividades intensas e contínuas, está sujeita a um desgaste natural elevado, exigindo frequente manutenção corretiva e substituição de componentes essenciais.

Em razão disso, as demandas de manutenção surgem de forma inesperada, muitas vezes durante a execução de obras ou intervenções emergenciais, circunstâncias que não permitem paralisações prolongadas. Deixar um caminhão basculante, uma retroescavadeira ou um trator parado por dias ou semanas inviabiliza atividades essenciais da Secretaria de Infraestrutura e compromete diretamente a execução de serviços de interesse público.

O Estudo Técnico Preliminar destaca que, em contratações anteriores, o Município utilizava modelos fragmentados de contratação, nos quais o fornecimento de peças era licitado separadamente da prestação de serviços. Esse formato gerava inúmeras dificuldades para a Administração.

Era comum, por exemplo, que a empresa responsável pela prestação do serviço alegasse que a peça fornecida por outro fornecedor não possuía a especificação correta, apresentava incompatibilidade ou não atendia rigorosamente às características técnicas necessárias para o reparo específico. Da mesma forma, fornecedores de peças culpavam o prestador de serviços por eventuais problemas decorrentes da instalação. Esse desencontro de responsabilidades gerava retrabalhos, atrasos e aumento no tempo de paralisação dos veículos, que, ao invés de serem reparados com agilidade, ficavam estacionados aguardando esclarecimentos ou reposições.

Em outras situações, constatou-se que o fornecedor de peças entregava componentes sem garantia de compatibilidade, pois não possuía controle direto sobre os procedimentos executados pela oficina ou mecânico responsável pela instalação.

O Termo de Referência reforça esse diagnóstico ao relatar situações em que a Administração precisou aguardar dias pela entrega de uma peça, mesmo após contratar separadamente sua aquisição, enquanto o serviço mecânico permanecia atrasado e a empresa responsável pelo reparo alegava que não poderia iniciar sua execução sem dispor do componente correto. Isso demonstra que a divisão entre peças e serviços não atendia de forma satisfatória às necessidades municipais, criando gargalos operacionais e prejudicando a prestação de serviços públicos essenciais.

O TR aponta ainda que o Município, ao analisar o mercado local, verificou que as empresas sediadas em Iporã que atuam no segmento de manutenção de frota possuem estrutura integrada, ou seja, trabalham fornecendo peças e executando a mão de obra correspondente, dispondo de depósitos próprios, estoque mínimo e equipe técnica treinada para atendimento imediato. Assim, a contratação integrada acompanha a prática já consolidada pelas próprias empresas da localidade.

4

Outro ponto observado nos documentos de planejamento é que a manutenção integrada contribui para o controle de qualidade. Quando peças e serviços são executados por uma mesma empresa, o Município consegue rastrear todo o processo de reparo, desde a especificação do componente até sua instalação e teste final. Esse controle é dificultado quando peças e serviços são contratados separadamente, pois a Administração precisa gerenciar documentos, notas fiscais, orçamentos e garantias de dois fornecedores distintos.

A aglutinação, ao contrário, simplifica a gestão contratual, promove a responsabilização direta e centralizada e facilita a fiscalização dos serviços executados, garantindo que cada intervenção mecânica seja realizada com peças adequadas e dentro dos padrões técnicos exigidos.

Além disso, o Termo de Referência ressalta que, ao considerar a realidade local, a Administração concluiu que a contratação integrada é a que melhor atende ao interesse público, pois reduz custos operacionais, agiliza reparos e permite execução contínua das atividades municipais.

O documento descreve que, devido à distância de outros polos fornecedores, pedir peças a estabelecimentos de fora do município implicaria demora no transporte, elevação de custos logísticos e riscos de inatividade prolongada de veículos, o que se agrava especialmente nas épocas de maior demanda por serviços de infraestrutura e manutenção de estradas rurais. Como o objetivo principal da contratação é assegurar o funcionamento ininterrupto da frota pública, a modelagem integrada se mostra adequada, razoável e tecnicamente fundamentada.

A impugnante alega que a aglutinação prejudica empresas que atuam apenas como fornecedoras de peças, mas tal argumento desconsidera a realidade do mercado local e ignora que o Município utiliza legislação própria que autoriza o incentivo à contratação de empresas locais. Além disso, o objeto da contratação exige um fornecedor que possa responder imediatamente a demandas emergenciais, fornecendo peças e mão de obra no mesmo fluxo operacional.

Empresas que somente atuam no comércio de peças não oferecem condições de atender a essas necessidades, o que significa que o fracionamento não apenas não aumentaria a competitividade, mas criaria um modelo incapaz de atender às exigências práticas da manutenção municipal. A Administração não pode optar por uma modelagem que a própria análise técnica concluiu ser ineficiente, onerosa e incompatível com a dinâmica de funcionamento da frota.

A integração entre fornecimento e serviços traz ainda outra vantagem evidenciada no ETP: a garantia técnica. Quando uma peça avaria prematuramente, não há necessidade de a Administração discutir se o problema se deu por mau uso, defeito de fabricação ou erro de instalação.

Ao contratar empresa responsável pelo conjunto da operação, qualquer falha é atribuída à contratada, que deverá substituí-la ou reparar o dano nos termos do contrato. Isso oferece segurança jurídica, reduz disputas administrativas e evita paralisações injustificadas. A fragmentação do objeto faria com que a Administração



tivesse que lidar com discussões entre fornecedores e prestadores de serviços, o que, além de aumentar o tempo de resolução de problemas, causaria prejuízo aos serviços públicos.

A impugnante também argumenta que a aglutinação reduziria o número de participantes. Entretanto, este argumento não se sustenta diante do fato de que o próprio edital é exclusivo para empresas locais, conforme legislação municipal. O Município identificou previamente que existem empresas instaladas em Iporã capazes de fornecer peças e executar serviços mecânicos.

A aglutinação, portanto, não restringe a participação local, uma vez que as empresas aptas a competir já exercem essa forma integrada de prestação de serviços. Dessa forma, não há qualquer impacto negativo na competitividade da licitação, pois o universo de fornecedores locais aptos a participar permanece preservado.

Outro aspecto a ser considerado é que a contratação integrada evita desperdício de recursos públicos. O ETP relata casos em que, ao comprar peças separadamente, a Administração adquiriu componentes que, ao final, não puderam ser usados porque o prestador de serviços considerou que o item não era compatível com o reparo ou recomendou outro componente adicional. Em outros casos, peças compradas antecipadamente acabaram não sendo utilizadas ou se deterioraram em estoque, o que resultou em prejuízo ao erário. A contratação integrada permite que a peça só seja adquirida quando necessária e diretamente aplicada no serviço correspondente, reduzindo estoques, evitando aquisições desnecessárias e garantindo que apenas peças adequadas sejam utilizadas.

Outro ponto fundamental examinado no processo é que a aglutinação não impede que empresas menores participem. Pelo contrário, o modelo atende diretamente empresas locais que, historicamente, sempre atuaram fornecendo peças e prestando serviços mecânicos como atividade integrada. Fracionar o objeto, ao invés de ampliar a participação, acabaria privilegiando empresas de fora do município, contrariando os objetivos legais e socioeconômicos estabelecidos pelo Município para fortalecimento da economia local e continuidade dos serviços essenciais.

A análise detalhada dos documentos de planejamento evidencia que a aglutinação é coerente com o modelo de contratação desejado e fundamentada nas necessidades identificadas pela Administração. O ETP e o TR são claros ao justificar que a integração é a melhor solução disponível para garantir eficiência, redução de riscos, compatibilidade técnica e continuidade dos serviços essenciais da frota municipal. Essa escolha não viola princípios administrativos, mas sim os concretiza, ao assegurar racionalidade, eficiência, economicidade e atendimento das demandas públicas com maior precisão e segurança.

Diante de todos esses elementos, verifica-se que a aglutinação entre peças e serviços mecânicos não apenas é regular, como é a forma mais adequada de atender ao interesse público envolvido. Não há razão técnica, prática ou administrativa para modificar o formato adotado, motivo pelo qual a alegação da impugnante deve ser integralmente rejeitada.



2. DA VEDAÇÃO À SUBCONTRATAÇÃO – LEGALIDADE

A discussão acerca da vedação à subcontratação exige uma análise cuidadosa sobre o modelo de execução definido pela Administração Pública e, sobretudo, sobre as razões técnicas e operacionais que justificaram a opção por estabelecer que todo o objeto deve ser executado diretamente pela empresa vencedora. A impugnante sustenta que permitir subcontratação ampliaria a competitividade, mas essa afirmação, embora pareça adequada sob uma perspectiva genérica, não encontra qualquer aderência à realidade da contratação analisada, às características do objeto, às necessidades concretas do Município de Iporã ou ao conteúdo do Termo de Referência e do Estudo Técnico Preliminar.

O que se identifica, na verdade, é que a subcontratação seria totalmente incompatível com o modelo integrado definido pela Administração, que já se estruturou para garantir maior agilidade, segurança operacional, continuidade do serviço, responsabilidade técnica unificada e minimização dos riscos inerentes ao processo de manutenção de frota pública. Assim, ao contrário do que a impugnante afirma, a vedação à subcontratação não restringe indevidamente a competição, mas é medida necessária para garantir que a execução do contrato atenda aos padrões exigidos pela Administração, preservando o interesse público e assegurando que a empresa vencedora tenha efetiva capacidade para assumir integralmente o objeto.

Desde o início da formulação do Estudo Técnico Preliminar, identificou-se que a manutenção da frota municipal é uma atividade que demanda resposta imediata, controle rígido sobre a qualidade dos serviços, consistência na aplicação de peças e procedimentos, e atenção constante às particularidades de cada equipamento.

A frota municipal, composta por caminhões, veículos pesados, máquinas utilizadas para obras, equipamentos de terraplanagem e veículos leves empregados nas mais diversas secretarias, opera diariamente em atividades essenciais, o que significa que qualquer falha, pane mecânica ou necessidade de substituição de componentes deve ser tratada com rapidez. Quando se está diante de uma frota dessa natureza, não é possível admitir atrasos decorrentes de disputas entre terceiros contratados ou de divergências técnicas entre diferentes responsáveis pela execução.

A experiência acumulada pela Administração em contratações anteriores revelou que, quando se permitia subcontratação, inúmeros problemas surgiam na execução contratual. Havia casos em que a empresa formalmente contratada repassava parte do objeto a terceiros que não possuíam estrutura adequada ou não atendiam aos padrões técnicos que se exigem para a correta manutenção da frota.

Isso gerava reparos mal executados, peças instaladas de forma incorreta ou inadequada, retrabalhos constantes e, em alguns casos, avarias subsequentes que a empresa contratada responsabilizava o subcontratado e este, por sua vez, alegava que a culpa era da Administração por suposta ausência de especificação detalhada. A multiplicidade de agentes envolvidos nas atividades de manutenção criava um cenário de incerteza quanto à responsabilização, dificultava o diálogo técnico entre a



Administração e quem efetivamente executava o serviço e aumentava significativamente o tempo de inatividade dos veículos.

O Termo de Referência, ao examinar esse histórico, concluiu que permitir subcontratação trazia riscos elevados à execução contratual, especialmente porque a dinâmica de manutenção da frota exige resposta imediata, conhecimento específico sobre o histórico dos veículos e domínio técnico sobre a compatibilidade das peças utilizadas.

Quando uma empresa subcontrata outra para realizar os serviços, perde-se o controle sobre a padronização dos procedimentos, afinal cada oficina pode adotar metodologias diferentes, utilizar ferramentas distintas, empregar técnicas inadequadas ou até mesmo trabalhar com equipes sem qualificação comprovada. Para o Município, isso não é aceitável, pois compromete diretamente a segurança dos operadores, a durabilidade dos reparos e a previsibilidade da manutenção.

A vedação à subcontratação também tem relação estreita com o modelo integrado da contratação. Afinal, se a Administração optou por unir peças e serviços no mesmo lote justamente para garantir compatibilidade, agilidade e responsabilização única, permitir subcontratação seria contradizer a lógica desse modelo. Ao autorizar que a empresa vencedora repassasse a terceiros a execução do serviço, o Município estaria, na prática, reintroduzindo fragmentação e incerteza, pois a empresa contratada apenas atuaria como intermediária, sem controle direto sobre a qualidade final do reparo. A consequência disso seria a mesma enfrentada em contratações passadas: retrabalhos, reclamações, discussões sobre responsabilidade e paralisações prolongadas.

Outro aspecto que reforça a legitimidade da vedação à subcontratação é a necessidade de assegurar que a empresa vencedora possua capacidade técnica real para atender às demandas da frota. A Administração, ao estruturar o edital, tomou como premissa fundamental que apenas empresas com estrutura própria, equipe treinada, ferramental adequado e conhecimento técnico consolidado poderiam garantir a execução eficiente dos serviços. Se fosse permitida a subcontratação, empresas sem oficina própria, sem mecânicos especializados ou sem capacidade técnica efetiva poderiam participar da licitação confiando que repassariam a execução a terceiros. Isso ampliaria artificialmente a competitividade, mas à custa da eficiência do serviço público, pois permitiria a vitória de empresas que não possuem estrutura mínima para prestar o objeto contratado.

O Termo de Referência é claro ao afirmar que a Administração precisa de fornecedores que assumam responsabilidade integral pela execução dos serviços, e essa necessidade não se compatibiliza com a possibilidade de repassar a terceiros atividades que exigem técnica, precisão e domínio específico. A vedação à subcontratação, portanto, é uma forma de garantir que a licitação resulte na contratação de empresa que realmente desempenhará o objeto com seus próprios meios, protegendo o interesse público e evitando que a Administração fique refém de arranjos informais entre particulares.

Além disso, a manutenção da frota municipal envolve situações de urgência que não admitem dependência de terceiros. Em muitos casos, veículos essenciais para



a prestação de serviços públicos — como caminhões utilizados para coleta de resíduos, máquinas para manutenção de estradas ou veículos utilizados em emergências rurais — precisam ser reparados no mesmo dia ou no dia seguinte. Se a empresa vencedora dependesse de subcontratados, a Administração ficaria sujeita à agenda, disponibilidade e organização interna de outra empresa que não participou do processo licitatório e sobre a qual não tem qualquer controle contratual. Isso comprometeria a agilidade necessária e colocaria em risco a continuidade de atividades essenciais.

A vedação à subcontratação também fortalece a rastreabilidade e o controle de qualidade. Quando a empresa executa diretamente o fornecimento e o serviço, a Administração tem clareza sobre quem é o responsável por cada etapa. Se ocorre uma falha no reparo, a contratada não pode alegar que foi culpa do subcontratado; se há incompatibilidade entre peça e serviço, não há espaço para disputas internas. Essa responsabilização direta aumenta a confiabilidade da execução e permite à Administração acionar garantias de maneira rápida e objetiva, sem depender de investigações extensas sobre a cadeia de execução do contrato.

A impugnante afirma que permitir subcontratação ampliaria a competitividade, mas esse argumento se enfraquece diante do fato de que a licitação é exclusiva para empresas locais. O Município identificou que há empresas plenamente capazes de executar o objeto sem subcontratação, o que significa que a restrição não resulta em ausência de competidores aptos. Pelo contrário, a exclusividade local somada à vedação à subcontratação fortalece empresas que já operam integralmente e que atendem às necessidades da Administração com agilidade e qualidade. Para o Município, é mais vantajoso contar com fornecedores próximos, com estrutura própria e que já conhecem a frota e as demandas do território.

Outro elemento analisado pela Administração diz respeito à transparência e ao controle contratual. A subcontratação, além de dificultar o acompanhamento da execução, muitas vezes gera dificuldades no cumprimento das obrigações acessórias do contrato, como apresentação de notas fiscais, comprovação de recolhimento de encargos trabalhistas e previdenciários e manutenção de condições de regularidade. Quando o objeto é executado por terceiros não abrangidos diretamente pela fiscalização contratual, crescem os riscos de descumprimento de obrigações legais ou contratuais, o que poderia recair sobre a Administração. Ao impedir subcontratação, evita-se o risco de que o Município seja responsabilizado por irregularidades cometidas por empresas que sequer participaram da licitação.

Importante ressaltar que a subcontratação, embora comum em algumas modalidades de contratação, não é um direito do contratado, mas sim uma faculdade da Administração, que pode permiti-la ou vedá-la conforme as necessidades do serviço e o interesse público. No caso específico da manutenção da frota municipal, o interesse público exige rapidez, padronização e responsabilização direta, e isso só é plenamente assegurado quando a empresa vencedora executa diretamente todas as etapas.

Outro aspecto abordado nos documentos de planejamento é que a vedação à subcontratação evita duplicidade de custos e sobrepreços. Quando a empresa vencedora terceiriza serviços, há uma tendência de aumentar o valor cobrado, pois o subcontratado precisa obter lucro, e a contratada principal também. Essa cadeia de

repasses onera os cofres públicos e diminui a economicidade da contratação. Ao obrigar a execução direta, o Município garante que os preços ofertados correspondam ao custo real da empresa que prestará o serviço, sem camadas intermediárias ou custos ocultos decorrentes de repasses.

Diante desse conjunto de fatores, percebe-se que a vedação à subcontratação não apenas é legal, como é indispensável para garantir que a execução contratual atenda aos padrões exigidos pela Administração. Ela decorre diretamente de uma análise técnica minuciosa, fundamentada em experiências anteriores, na realidade operacional da frota municipal, na existência de empresas locais aptas e na necessidade de assegurar maior segurança, agilidade e controle sobre a execução. Assim, a alegação da impugnante de que essa vedação restringe competitividade não se sustenta quando se verifica que as exigências foram definidas com base em critérios técnicos, devidamente justificados e alinhados ao interesse público.

Diante de todo esse cenário, conclui-se que a vedação à subcontratação prevista no edital é medida plenamente regular, fundamentada e necessária, razão pela qual não há qualquer motivo para sua alteração ou retirada. Portanto, o pedido formulado pela impugnante deve ser integralmente rejeitado

3. DA EXCLUSIVIDADE LOCAL – TOTALMENTE LEGAL E FUNDAMENTADA
--

A análise da impugnação no que diz respeito à exclusividade local exige atenção especial, pois trata-se de questão que envolve não apenas a interpretação do edital, mas também a compreensão do contexto municipal, da legislação aplicável, das diretrizes administrativas vigentes e, principalmente, das políticas públicas adotadas pelo Município de Iporã com base em instrumentos normativos próprios.

Diferentemente do que a impugnante sustenta, a limitação do certame às empresas estabelecidas no território municipal não é fruto de decisão arbitrária, tampouco configura restrição desproporcional ao caráter competitivo da licitação. Pelo contrário, a escolha pela exclusividade local está amparada em fundamento legal específico, em estudos técnicos devidamente elaborados e na clara identificação de que existe competitividade suficiente dentro do universo local para garantir disputa adequada e atendimento eficiente das necessidades da Administração. Assim, a alegação de ilegalidade feita pela impugnante não encontra respaldo na realidade jurídica e técnica que embasa o certame.

O primeiro aspecto que merece destaque é que o Município de Iporã possui legislação própria e instrumentos normativos válidos que autorizam, de maneira expressa, a adoção de políticas públicas voltadas ao fortalecimento da economia local.

Essa legislação estabelece, de forma clara, condições em que a Administração pode restringir licitações a microempresas, microempreendedores individuais e empresas de pequeno porte sediadas no município. Não se trata, portanto, de mera interpretação subjetiva ou da criação de exigência sem respaldo formal. Trata-

4

se de política pública devidamente instituída, com amparo legal, que orienta a Administração a priorizar fornecedores locais para determinados objetos, especialmente aqueles que envolvem serviços de manutenção, reparos, fornecimento imediato de materiais ou atividades que exigem presença física e logística compatível com a urgência das demandas públicas.

A impugnante, ao contestar a exclusividade local, desconsidera que essa exigência está diretamente vinculada ao contexto legislativo municipal, o qual constitui a base para a elaboração do edital.

Além disso, o Estudo Técnico Preliminar e o Termo de Referência elaborados para esta contratação demonstram que a Administração identificou a existência de empresas locais aptas a atender o objeto da licitação. Ou seja, antes mesmo de definir a exclusividade territorial, o Município analisou o mercado local e verificou que havia quantidade suficiente de empresas capazes de fornecer peças e executar serviços mecânicos de forma integrada, tal como previsto no edital.

Portanto, não se trata de restrição que inviabiliza a competição; ao contrário, o processo demonstra que há ampla competitividade dentro do universo limitado pelo regulamento municipal. A Administração não poderia adotar política de exclusividade local caso não houvesse fornecedores aptos, pois isso comprometeria a eficiência do certame. O planejamento, entretanto, confirma que existem empresas instaladas em Iporã que possuem estrutura física, logística, mão de obra qualificada e experiência comprovada na prestação de serviços mecânicos e fornecimento de peças. Portanto, a condição de exclusividade não reduz a competição além do permitido pela legislação, mas identifica que a disputa ocorre dentro do universo de fornecedores legitimamente habilitados e disponíveis no próprio território municipal.

Outro ponto importante é que a política de incentivo ao desenvolvimento local atende ao interesse público primário, pois o fortalecimento da economia municipal resulta em benefícios diretos para a comunidade. Ao contratar empresas localmente estabelecidas, a Administração contribui para a geração de empregos, incremento de renda, manutenção das atividades comerciais existentes e estímulo ao investimento no setor privado.

Além disso, a contratação local favorece o recolhimento de tributos dentro do território municipal, o que amplia a arrecadação e retroalimenta as políticas públicas. Assim, a limitação territorial não é um ato meramente restritivo, mas parte de um conjunto de iniciativas econômicas destinadas a promover desenvolvimento endógeno, preservando o equilíbrio financeiro local e incentivando o fortalecimento de empresas que prestam serviços essenciais à máquina pública.

A impugnante sustenta que a exclusividade local violaria a competitividade, mas esse argumento se desfaz quando se observa que a própria legislação admite a adoção de tratamentos diferenciados para microempresas e empresas de pequeno porte com sede no município. O Município de Iporã, ao regulamentar a matéria, estabeleceu parâmetros objetivos para sua aplicação, dentre os quais a existência de competitividade mínima, a demonstração de viabilidade e a comprovação de que o mercado local possui condições suficientes para entregar o objeto licitado.

Todos esses requisitos foram analisados e atendidos durante a fase de planejamento. O Estudo Técnico Preliminar demonstrou que a contratação envolve fornecimento e execução de serviços essenciais, que exigem rapidez na entrega, presença física no município e capacidade de resposta imediata. Assim, diferentemente de objetos que podem ser adquiridos em outras cidades ou regiões sem prejuízo, a manutenção da frota municipal exige que a empresa esteja próxima, disponível e com logística compatível para resposta rápida ao surgimento de demandas de reparo.

A escolha pela exclusividade local também está diretamente relacionada à exigência de celeridade na prestação dos serviços. A frota municipal, usada intensamente em atividades essenciais, não pode permanecer paralisada aguardando deslocamentos longos ou períodos de transporte decorrentes da contratação de fornecedores de outros municípios. Ainda que uma empresa de fora pudesse apresentar preço competitivamente menor, isso não supriria a necessidade urgente de disponibilidade imediata, que somente fornecedores locais conseguem atender.

O Termo de Referência é claro ao relatar que a manutenção dos veículos e máquinas é muitas vezes emergencial e que qualquer atraso afeta diretamente a prestação de serviços essenciais. Assim, contratar empresa de fora do município prejudicaria a rotina de manutenção, aumentaria o tempo de inatividade da frota e comprometeria a execução dos programas municipais de infraestrutura. Essa necessidade de resposta rápida é fator determinante para justificar a exclusividade territorial.

Outro elemento analisado pela Administração refere-se à logística. Empresas sediadas fora do território municipal naturalmente dependem de deslocamentos maiores para atender às demandas, sejam deslocamentos de técnicos, seja envio de peças necessárias para cada reparo. Isso aumenta o tempo de atendimento, cria dependência de transporte intermunicipal, amplia custos operacionais e reduz a eficiência da manutenção. Já empresas locais possuem proximidade física, estoque mínimo, oficina estabelecida e disponibilidade imediata. Isso garante atendimento rápido, o que é essencial quando se trata da manutenção de uma frota que atende serviços essenciais e contínuos.

É importante destacar, também, que a exclusividade local não contraria os princípios da economicidade e da eficiência. Pelo contrário, contribui para a redução de custos ao evitar atrasos na execução dos serviços públicos causados por veículos paralisados. A Administração Pública não pode adotar uma solução que reduza custos imediatos, mas comprometa a eficiência operacional da Secretaria responsável pela manutenção da infraestrutura e serviços urbanos.

A eficiência exige que a frota esteja operacional para atender às demandas do município, e isso somente é possível quando o fornecedor está próximo e disponível para atendimento imediato. Essa proximidade reduz o tempo entre a solicitação e a execução, diminui gastos com deslocamentos e agiliza reparos.

Outro ponto analisado é o impacto econômico da contratação sobre a própria empresa vencedora. O objetivo das políticas públicas municipais inclui fortalecimento da economia local, o que torna coerente que o Município de Iporã priorize contratações que

mantenham o fluxo financeiro dentro do território. Essa política não apenas atende aos interesses da municipalidade, mas também proporciona retorno econômico direto para a sociedade local, que é beneficiada pelo funcionamento das empresas, pela geração de empregos e pelo recolhimento de tributos.

Por fim, a exclusividade local está em harmonia com o próprio objeto da licitação. A manutenção da frota e o fornecimento de peças não são serviços que admitem longos prazos ou logística complexa. Eles exigem presença, estrutura e condições que apenas empresas estabelecidas no município apresentam, conforme identificado no Estudo Técnico Preliminar.

A impugnante insiste em apontar que poderia oferecer preços mais competitivos, mas a análise da Administração revela que o preço não é o único parâmetro relevante. A manutenção da frota municipal precisa ser contínua, rápida e tecnicamente segura, e isso somente pode ser atendido com fornecedores estabelecidos no território municipal.

Diante de todas essas considerações, conclui-se que a exclusividade local prevista no edital é regular, devidamente motivada, tecnicamente justificada e amparada em legislação municipal. A impugnante não apresentou elementos capazes de afastar a robustez da fundamentação presente nos documentos da contratação e tampouco demonstrou que a limitação territorial prejudicaria a disputa. Ao contrário, a exclusividade assegura eficiência, rapidez no atendimento, compatibilidade com as necessidades da frota municipal e fortalecimento da economia local. Assim, a alegação deve ser integralmente rejeitada.

4. DO PRAZO DE ENTREGA DE 03 DIAS – ADEQUADO À REALIDADE LOCAL

A análise do prazo de entrega estabelecido no edital evidencia que a Administração adotou um critério compatível com a natureza do objeto, com as necessidades operacionais do Município e com a capacidade de resposta das empresas locais aptas a participar do certame. Embora a impugnante alegue que o prazo de três dias seria exíguo e dificultaria tanto o fornecimento de peças quanto a execução dos serviços mecânicos, essa conclusão não se confirma quando confrontada com o conteúdo do Termo de Referência, do Estudo Técnico Preliminar e com o próprio contexto em que a contratação foi planejada.

A manutenção da frota municipal exige resposta imediata, pois se trata de veículos utilizados diariamente na prestação de serviços essenciais nas áreas de infraestrutura, transporte, limpeza, apoio rural e operações emergenciais. Assim, qualquer atraso superior ao estritamente necessário compromete diretamente a continuidade das atividades públicas, podendo gerar danos à coletividade, o que torna imprescindível que o edital estabeleça prazos compatíveis com essa realidade.

O planejamento da contratação demonstrou que as empresas instaladas no Município de Ipaporã, que são justamente aquelas autorizadas a participar do certame em razão da exclusividade local prevista em legislação municipal, possuem condições logísticas e operacionais para atender ao prazo de três dias.

A proximidade geográfica elimina deslocamentos extensos, reduz tempos de transporte, facilita a retirada e entrega de peças e possibilita a execução de serviços no próprio município, muitas vezes na própria oficina da contratada. Essa condição distingue claramente a realidade local da hipótese levantada pela impugnante, que pressupõe cenários de fornecimento intermunicipal que não se aplicam ao modelo estabelecido no edital. Como as empresas participantes são locais, o prazo adotado não representa gargalo logístico, mas sim uma resposta natural à capacidade de atendimento existente.

Além disso, o objeto da contratação envolve manutenção que, em muitos casos, se mostra urgente ou emergencial. O Estudo Técnico Preliminar registra que a frota municipal frequentemente apresenta demandas inesperadas, decorrentes do uso intensivo dos veículos e máquinas, e que atrasos prolongados podem paralisar frentes de trabalho inteiras, prejudicando serviços como patrolamento de estradas, distribuição de materiais, transporte de resíduos e outras atividades essenciais.

Assim, prazos dilatados não se coadunariam com o interesse público, pois a Administração ficaria exposta a prejuízos decorrentes da interrupção de suas atividades operacionais. O prazo de três dias busca justamente evitar esse cenário, assegurando que a frota retorne à sua funcionalidade com rapidez e eficiência.

Outro aspecto que reforça a adequação do prazo é a adoção do modelo integrado de contratação, que reúne fornecimento de peças e execução de serviços pela mesma empresa. Essa integração facilita o atendimento ágil, pois elimina a necessidade de aguardar peças fornecidas por terceiros ou ajustes entre diferentes prestadores. A empresa responsável pelo serviço possui autonomia para providenciar a peça, instalá-la e devolver o veículo em funcionamento dentro do prazo contratado. Isso reduz etapas intermediárias e, conseqüentemente, o tempo total da intervenção, tornando plenamente viável a entrega em três dias.

Diante de todas essas considerações, verifica-se que o prazo de três dias é compatível com a realidade local, com a capacidade das empresas participantes e com a necessidade de assegurar eficiência e continuidade aos serviços públicos municipais. Dessa forma, não se identifica qualquer irregularidade na estipulação desse prazo, razão pela qual a alegação da impugnante deve ser rejeitada.

IV – DECISÃO

Após análise integral da impugnação apresentada, verifico que todos os pontos questionados encontram-se devidamente fundamentados no Estudo Técnico Preliminar, no Termo de Referência e na legislação municipal vigente. A aglutinação entre peças e serviços é necessária para garantir eficiência e continuidade da manutenção da frota, a vedação à subcontratação é compatível com o modelo de

execução direta adotado, a exclusividade local decorre de norma municipal plenamente válida e o prazo de entrega de três dias é adequado à capacidade das empresas locais e às demandas operacionais do Município.

Não há qualquer irregularidade que justifique alteração do edital, motivo pelo qual **INDEFIRO integralmente a impugnação**, permanecendo o edital inalterado e autorizando-se o regular prosseguimento do certame.

Iporã, 24 de novembro de 2025



Janaina Bergamin Pereira
Agente de contratação