

ILUSTRÍSSIMO SENHOR PREGOEIRO DA COMISSÃO DE LICITAÇÃO E COMPRAS DO  
FNDE – FUNDO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO DA EDUCAÇÃO

**Pregão Eletrônico para Registro de Preços nº 36/2015**  
**Processo Administrativo nº 23034.004722/2015-36**

**MAN LATIN AMERICA LTDA**, pessoa jurídica de direito privado, inscrita no C.N.P.J. nº 06.020.318/0001-10, com sede na Rua Volkswagen, 291 - 8º andar, Jabaquara – São Paulo, CEP: 04344-901 (a "Impugnante"), tendo como objeto social a fabricação e comercialização de caminhões e ônibus dentre outras atividades e demonstrando todo seu interesse no bom andamento e lisura jurídica dos atos dessa Administração Pública, vem, respeitosamente, fundamentada no artigo 41, da lei 8.666/93, e cláusula 5 do Edital, ofertar a presente

**IMPUGNAÇÃO ADMINISTRATIVA**

contra os termos do edital convocatório referenciado, consubstanciada nas seguintes razões de fato e de direito:

**I. DOS FATOS**

1. Trata-se de Pregão Eletrônico, cuja sessão realizar-se-á em 26.8.2015, que tem como objeto "*o registro de preços para eventual aquisição de **veículos acessíveis – PISO BAIXO**, de transporte escolar diário de estudantes, em atendimento as entidades educacionais das redes públicas de ensino nos Estados, Distrito Federal e Municípios, conforme especificações constantes no Termo de Referência – Anexo I*", o qual é, neste ato, impugnado.

2. A Impugnante, infelizmente, pretendendo participar do certame, adquiriu o Edital e nele vislumbrou disposições que restringem a participação de empresas que possuem produtos que atingem a mesma finalidade dos bens descritos no Edital.

3. Registre-se, por oportuno, que, desde 2012, a Impugnante vem se preparando para atender a demanda de fornecimento de veículos acessíveis – PISO BAIXO, de transporte escolar diário de estudantes ao Poder Público.

4. Já em 2012, a Impugnante foi convidada, pela equipe técnica do FNDE, a criar um Ônibus Urbano Escolar Acessível, com o Piso Baixo de 7 metros de comprimento, veículo este inexistente no Brasil até então.

5. Naquela oportunidade, recebeu as instruções técnicas para atender as necessidades especiais dos alunos da rede pública de ensino básico nas áreas urbanas, que sempre teve como objetivo principal a acessibilidade.

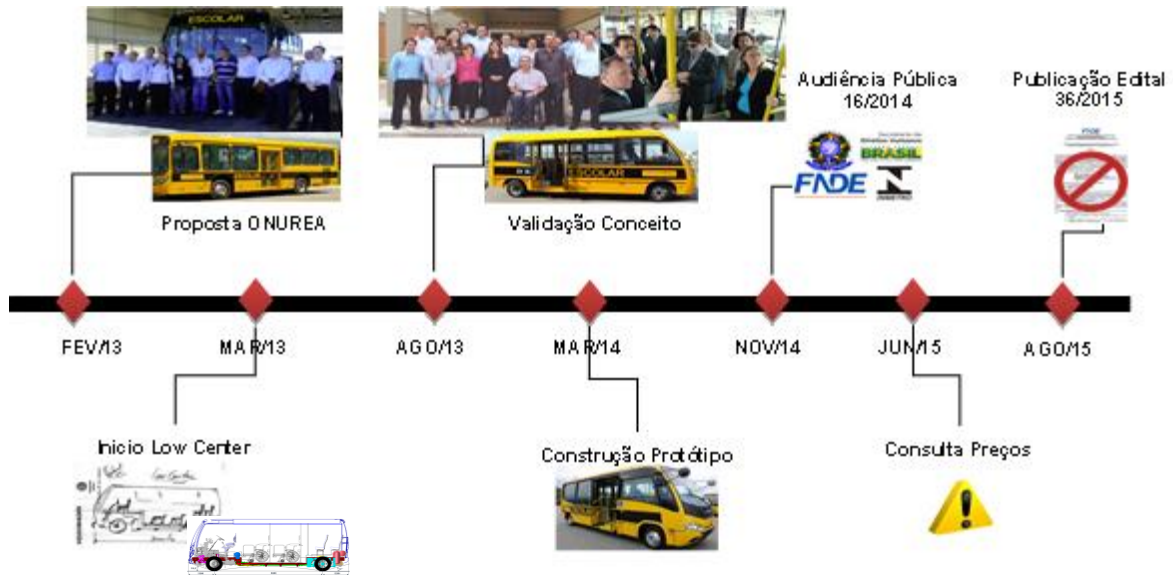
6. A convite da SDH - Secretaria de Direitos Humanos e FNDE, a Impugnante, representada pelo Sr. Francisco Cabral e Roberto Pavan, visitou uma fábrica de micro-ônibus acessível em Londres, BLUEBIRD VEHICLES, acompanhada do Sr. Sergio P. Nascimento - Coordenador Geral de Acessibilidade da SDH e Antônio Ferreira – Secretário Nacional SDH.

7. Na ocasião, foram transmitidas as seguintes instruções para orientar a fabricação dos veículos:

- Condições de segurança, conforto, acessibilidade e mobilidade aos seus condutores e usuários, independentemente da idade, estatura e condição física ou sensorial;
- Disponibilidade de até 03 (três) áreas reservadas para cadeira de rodas ou deficientes visuais acompanhados de cão guia;
- Portas acessíveis em ambos os lados do veículo facilitando embarque e desembarque com segurança;
- Veículo com aproximadamente 7 metros de comprimento;
- Veículo de configuração tipo piso baixo;
- Sistema de bloqueio de portas (libera a abertura das portas com o veículo parado e libera a partida, desde que as portas estejam fechadas);
- Cintos de segurança em todas as poltronas;
- Possibilidade de instalação de equipamentos de ar condicionado;

- Cumprimento das legislações vigente.

8. Baseada nas especificações foi construído pela Impugnante um veículo conceito para validação de equipe técnica do FNDE, INMETRO e SDH e demais ações, conforme segue abaixo:



9. Duas Audiências Públicas foram convocadas pelo Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação – FNDE para “*esclarecer aos interessados os principais aspectos do processo de aquisição pública, e levantar subsídios para definição de especificação técnica para eventual contratação de empresa para fornecimento de Ônibus Urbano Escolar Acessível - ONUREA e Ônibus Rural Escolar – ORE, para o atendimento a alunos da educação básica das instituições de ensino municipal, estadual e do Distrito Federal.*” (audiência pública 10/2013) e para “*levantamento de subsídios, com vistas a definir especificações técnicas de Ônibus Rural Escolar e do Ônibus Urbano Escolar Acessível, com a finalidade de atender estudantes da educação básica das redes públicas de ensino nos Estados, Distrito Federal e Municípios.*” (audiência pública 16/2014) (documentos anexos).

10. A Impugnante, de sua parte, participou das duas audiências públicas e manteve-se atenta a todas as especificações dos veículos, notadamente as orientações normativas a fim de concorrer nos competentes processos licitatórios.

11. No entanto, foi negativamente surpreendida com a quantidade de exigências não discutidas e dissonantes das orientações normativas que regem a fabricação desses veículos.

12. Isso porque, as especificações dos veículos constantes do Edital impedem a participação da Impugnante e de outros fabricantes

no processo licitatório, cada qual com sua tecnologia e configurações próprias, na medida em que as exigências podem ser atendidas, tão só e aparentemente, por um único fabricante.

13. Deste modo, é ofertada a presente Impugnação, pugnando-se, pela alteração editalícia com as alterações propostas pela Impugnante, de modo que o maior número de concorrentes possa participar do certame, o que atenderá o princípio da isonomia, princípio fundamental a nortear as licitações públicas.

## **II. DO MÉRITO**

14. Embora o certame tenha, como fim, a aquisição de veículos acessíveis – PISO BAIXO, de transporte escolar diário de estudantes, na especificação técnica contida no Edital (Encarte C – Caderno de Especificações Técnicas), há especificidades técnicas, que não influenciam na qualidade ou segurança dos veículos, mas que podem – se mantidas - restringir indevidamente a participação de interessados, como se passa a demonstrar.

### **a) Comprimento total máximo de 7.000mm (tolerância de +10 %)**

**Texto do edital:** 1.1. "**Veículo:** Categoria M3 (ônibus), construído com características específicas para o transporte de estudantes nas zonas urbanas, com comprimento total máximo de 7.000mm (tolerância de +10 %), capacidade de carga útil líquida de no mínimo 1.500 kg, construído com características específicas para o transporte de estudantes e dotado de elementos que o torna acessível aos estudantes portadores de deficiência ou mobilidade reduzida (equipamentos e mobiliários necessários para apoio a estudantes com deficiência ou mobilidade reduzida), e indicado para uso em vias pavimentadas, devendo comportar até 21 (vinte e um) estudantes sentados, com configuração de mobiliário flexível que permita a instalação de 01 (um) a 03 (três) boxes para acomodação de cadeira de rodas ou cão guia.".

"3.2.2.2 Comprimento Total - O comprimento total máximo da carroçaria deve ser de 7.000 mm (tolerância: +10%)".

**Necessária adequação do Edital:**

DE: tolerância de +10 %

PARA: tolerância de + 5 %

**JUSTIFICATIVA:** Durante todo o desenvolvimento do ONUREA - Piso Baixo, o objetivo reforçado a cada reunião era em fazer um micro-ônibus de 7m (sete metros), piso central baixo, com um mínimo de tolerância possível. O aumento no comprimento do ônibus afeta, principalmente, a manobrabilidade deste micro-ônibus nos centros urbanos dificultando sua utilização nas vias estreitas dos bairros menos privilegiados. O veículo com 7,700mm permite que seja incluído 1 fileira de poltronas a mais, tornando o tempo do aluno dentro do ônibus maior.

**b) Largura Interna - A largura interna mínima deve ser de 2.100 mm (tolerância: -3%)**

**Texto do edital:** 3.2.2.3.1 *A largura interna mínima deve ser de 2.100 mm (tolerância: -3%), medida na altura do peitoril da janela.*

**Necessária adequação do Edital:**

DE: largura interna mínima deve ser de 2.100 mm (tolerância: -3%),

PARA: largura interna mínima deve ser de 2.250 mm (tolerância: -3%),

**JUSTIFICATIVA:** A redução na largura do ônibus afeta a acessibilidade, a mobilidade, a autonomia e o desembarque dos cadeirantes no interior do veículo, item que contraria a solicitação da e FNDE e SDH, principalmente por limitar o raio de giro das cadeiras. Após todas as apresentações dos veículos fisicamente, o retorno sempre foi em favor de manter a largura que trouxesse a melhor mobilidade e acessibilidade aos cadeirantes, ou seja, a largura ideal de 2.250mm, conforme plantas comparativas em anexo (anexo 1). O fato de limitar um mínimo baixo de largura fará com que os participantes entrem com a largura mínima solicitada e não com a largura ideal para atender as necessidades dos usuários cadeirantes.

**c) Sistema de Bloqueio no Diferencial – Dispositivo de Bloqueio**

**Texto do edital:** 3.2.1.2.10 *O eixo traseiro motriz deve ter diferencial equipado com dispositivo de bloqueio, evidenciado no painel de controles, o comando do dispositivo de bloqueio, quando aplicável.*

**Necessária adequação do Edital:**

DE: O eixo traseiro motriz deve ter diferencial equipado com dispositivo de bloqueio, evidenciado no painel de controles, o comando do dispositivo de bloqueio, quando aplicável.

PARA: O item deve ser retirado

**JUSTIFICATIVA:** Este item que não condiz com o edital para veículo urbano, "*Veículo: Categoria M3 (ônibus), construído com características específicas para o transporte de estudantes nas zonas urbanas, ...*". Nenhum dos editais anteriores do micro ônibus piso alto urbano, não solicitavam sistema de bloqueio no diferencial. Item desnecessário, pois o veículo não opera fora de estrada. Item causa o desgaste excessivo de pneus e reduz a vida útil de rolamentos, quando acionado inadequadamente na operação urbana em vias pavimentadas.

**d) Sistema de Suspensão – Sistema de rebaixamento do veículo**

**Texto do edital:** 3.2.1.4.2 *Deve possuir suspensão pneumática nos seus eixos, com sistema de movimentação vertical, que permita o rebaixamento total do veículo, em no mínimo 70 mm, para embarque e desembarque dos estudantes.*

**Necessária adequação do Edital:**

DE: Deve possuir suspensão pneumática nos seus eixos

PARA: Deve possuir suspensão pneumática em pelo menos um dos eixos

**JUSTIFICATIVA:** Da forma como colocado no Edital, os participantes ficam obrigados a implementar suspensão a ar em todos os eixos do ônibus. As normas NBR 15.570 e NBR 14.022, que são as exigidas por lei e que foram amplamente estudadas e

implementadas pelo INMETRO, não obriga que todas as suspensões sejam pneumáticas, e sim, que o rebaixamento atenda a um ângulo mínimo. Ademais, a aplicação da suspensão pneumática somente no eixo traseiro não traz desvantagem alguma em termos de conforto, visto que a variação de carga está concentrada no eixo traseiro. O conforto na dianteira não seria afetado pelo fato de não haver suspensão pneumática, visto a variação pequena de carga que existe neste eixo da condição vazio para carregado.

Paralelamente, também seriam atendidas as legislações vigentes para ônibus em termos de acessibilidade, além de o veículo ter menor custo para compra.

Da forma como colocado no Edital, os veículos da Impugnante não atenderão à especificação, mostrando-se necessária uma alteração de grandes proporções em termos de projeto, custo e tempo em desenvolvimento, o que afetaria a participação da Impugnante no certame.

**e) Posição da Porta de serviço do veículo**

**Texto do edital:** 3.2.2.11.1 *A porta de serviço deve ser posicionada atrás do eixo dianteiro, do lado direito e/ou esquerdo da carroceria, o mais próximo possível deste, com distância máxima de 150 mm até a caixa de rodas dianteira, atendendo os requisitos técnicos e construtivos.*

**Necessária adequação do Edital:**

DE: o mais próximo possível deste, com distância máxima de 150 mm até a caixa de rodas dianteira.

PARA: Não deve ser especificada **ou** o mais próximo possível deste, até a caixa de rodas dianteira

**JUSTIFICATIVA:** O edital especifica a distância mínima entre a porta de serviço e a caixa de rodas dianteira, que deve ser de no máximo 150mm. Este tipo de descrição não consta em nenhuma NBR vigente, visto que não afeta a funcionalidade do veículo. Se, de fato, isto era uma premissa de projeto e por não constar em nenhuma normativa, nem ao menos ter sido mencionada dentre as inúmeras apresentações do veículo ao FNDE / Inmetro / SDH ou em audiências públicas, esta exigência deveria ter sido solicitada no início do desenvolvimento do projeto, pois mudaria totalmente a configuração do veículo que seria desenvolvido.

A inclusão dessa exigência nesse momento limita, evidentemente, a participação da Impugnante no certame.

**f) Altura do degrau de acesso externo**

**Texto do edital:** 3.2.2.12.2 A altura do degrau de acesso externo (plataforma de acesso) deve ser de 280 mm (tolerância:  $\pm 10$  mm), em relação ao plano de apoio das rodas, considerando o sistema de movimentação vertical da suspensão, ativado.

**Necessária adequação do Edital:**

DE: A altura do degrau de acesso externo (plataforma de acesso) deve ser de 280 mm (tolerância:  $\pm 10$  mm)

PARA: Conforme norma 15.570 **ou** o item deve ser retirado

**JUSTIFICATIVA:** O edital especifica que a altura do degrau de acesso externo (plataforma de acesso) deve ser de 280 mm (tolerância:  $\pm 10$  mm), em relação ao plano de apoio das rodas, considerando o sistema de movimentação vertical da suspensão, ativado. Nosso veículo atende plenamente NBR 15570 e 14022 e, novamente, o edital especifica dimensões que vão além da norma. Se, de fato, isto era uma premissa de projeto e por não constar em nenhuma normativa, nem ao menos ter sido mencionada dentre as inúmeras apresentações do veículo ao FNDE / Inmetro / SDH ou em audiências públicas, esta exigência deveria ter sido solicitada no início do desenvolvimento do projeto, pois mudaria totalmente a configuração do veículo que seria desenvolvido.

A inclusão dessa exigência nesse momento limita, evidentemente, a participação da Impugnante no certame.

**g) Raios de Giro do Veículo**

**Texto do edital:** 3.2.1.7 Raio de Giro - Os valores dos raios de giro devem atender aos limites de manobrabilidade (esterçamento), conforme referenciados na tabela abaixo. Esses valores são relativos a uma curva de 360° (Figura 03).

Manobrabilidade	Raio de giro (mm)
REEP - máximo	8.200
REEG - máximo	7.700
RIEG - mínimo	4.500
ART - máximo	370



### **Necessária adequação do Edital:**

DE: 3.2.1.7 Raio de Giro - Os valores dos raios de giro devem atender aos limites de manobrabilidade (esterçamento), conforme referenciados na tabela abaixo. Esses valores são relativos a uma curva de 360º (Figura 03).

Manobrabilidade	Raio de giro (mm)
REEP - máximo	8.200
REEG - máximo	7.700
RIEG - mínimo	4.500
ART - máximo	370

PARA: Conforme norma 15.570 **ou** o item deve ser retirado

Tabela 4 — Valores e condições de esterçamento para raio de giro

Manobrabilidade	Valores mm		Condição de esterçamento
	Microônibus, Miniônibus, Midionibus	Básico, Padron, Articulado, Biarticulado	
Raio externo entre paredes (REEP) – máximo	12 500	14 000	máximo
Raio externo entre guias (REEG) – máximo	11 500	12 000	máximo
Raio interno entre guias (RIEG) – mínimo	1 500	5 000	qualquer <sup>a</sup>
Avanço radial de traseira (ART) – máximo	1 000	1 400	Máximo

<sup>a</sup> Desde que o ônibus esteja percorrendo um trajeto inscrito ao raio externo entre paredes (REEP) máximo.

**JUSTIFICATIVA:** O edital especifica raios de giro inferiores aos definidos na NBR 15570 e 14022. OS veículos fabricados pela Impugnante atendem, plenamente, as normas NBR 15570 e 14022 e, novamente, o edital especifica dimensões que vão além da norma. Se, de fato, isto era uma premissa de projeto e por não constar em nenhuma normativa, nem ao menos ter sido mencionada dentre as inúmeras apresentações do veículo ao FNDE / Inmetro / SDH ou em audiências públicas, esta exigência deveria ter sido solicitada no início do desenvolvimento do projeto, pois mudaria totalmente a configuração do veículo que seria desenvolvido. A inclusão dessa exigência nesse momento limita, evidentemente, a participação da Impugnante no certame.

#### **h) Janelas Laterais com vidros fixos colados**

**Texto do edital:** 3.2.2.14.3 As janelas laterais devem ser construídas com vidros fixos (colados), possuir ventarolas nas janelas de emergência (Figura 16).

*3.2.2.14.4 As janelas de acabamento, de complementação ou de necessidades estruturais devem ser construídas com vidros fixos (colados).*

**Necessária adequação do Edital:**

DE: As janelas laterais devem ser construídas com vidros fixos (colados), possuir ventarolas nas janelas de emergência (Figura 16).

As janelas de acabamento, de complementação ou de necessidades estruturais devem ser construídas com vidros fixos (colados).

PARA: Conforme norma 15.570 **ou** os itens devem ser retirados

**JUSTIFICATIVA:** O edital especifica a necessidade das janelas laterais serem construídas com vidros fixos colados, com ventarolas nas janelas de emergência. Não se observa este tipo de exigência na NBR 15570 ou na NBR 14022, visto que se trata de característica de estética veicular.

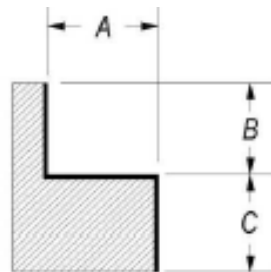
Se, de fato, isto era uma premissa de projeto e por não constar em nenhuma normativa, nem ao menos ter sido mencionada dentre as inúmeras apresentações do veículo ao FNDE / Inmetro / SDH ou em audiências públicas, esta exigência deveria ter sido solicitada no início do desenvolvimento do projeto, pois mudaria totalmente a configuração do veículo que seria desenvolvido.

Além disso, entende a Impugnante que a definição de posicionamento das ventarolas deveria ser consultada e definida previamente mediante a montagem de um protótipo para validar o acesso para sua abertura, em caso de necessidade de utilização, na hipótese de não funcionamento do ar condicionado. Afinal, caso o acesso a estas janelas não esteja ao alcance do operador ou usuários, haverá risco de segurança para as pessoas que estão dentro do veículo. Da mesma forma, ressalte-se que esse tipo de necessidade demanda tempo de projeto e precisa passar por uma validação conceitual antes de ser implementada.

**i) Altura dos degraus internos**

**Texto do edital:** *3.2.2.12.1 As dimensões a serem observadas na construção dos degraus internos devem ser conforme tabela abaixo (tolerância: -5% - Figura 9):*

Referências	Dimensões (mm)	
	Mínima	Máxima
A	250	-
B	-	250
C	-	250



DEGRAU INTERNO

**Necessária adequação do Edital:**

DE: As dimensões a serem observadas na construção dos degraus internos devem ser conforme tabela abaixo (tolerância: -5% - Figura 9)

PARA: Conforme norma 15.570 **ou** o item, a tabela e a figura 9 devem ser retiradas

**JUSTIFICATIVA:** O edital especifica dimensões na altura dos degraus inferiores ao especificado em norma, bem como a tolerância que restringe somente para menos (-5%) a variação das dimensões. A norma especifica altura dos degraus de 275mm e variação de 5%, justamente para adequação aos diferentes projetos veiculares O veículo deve atender plenamente as normas NBR 15570 e 14022 e, novamente, o edital especifica dimensões que vão além da norma.

Se, de fato, isto era uma premissa de projeto e por não constar em nenhuma normativa, nem ao menos ter sido mencionada dentre as inúmeras apresentações do veículo ao FNDE / Inmetro / SDH ou em audiências públicas, esta exigência deveria ter sido solicitada no início do desenvolvimento do projeto, pois mudaria totalmente a configuração do veículo que seria desenvolvido.

A inclusão dessa exigência nesse momento limita, evidentemente, a participação da Impugnante no certame.

**j) Ponteira de Exaustão**

**Texto do edital:** 3.2.1.2.6 *O bocal de saída do sistema de exaustão do motor deve estar localizado na traseira, inclinado para baixo (15 a 25° em relação ao plano horizontal), com a tubulação em posição horizontal.*

**Necessária adequação do Edital:**

DE: O bocal de saída do sistema de exaustão do motor deve estar localizado na traseira, inclinado para baixo (15 a 25° em relação ao plano horizontal), com a tubulação em posição horizontal.

PARA: Conforme norma NBR 15.570 **ou** os itens devem ser retirados

**JUSTIFICATIVA:** A NBR 15570 especifica que o bocal deve estar localizado na traseira com posição vertical ou horizontal, porém, também abre a exceção para o caso de veículos com características construtivas não convencionais e posicionamento do motor, como no caso de articulados, permitindo que o bocal de saída seja horizontal (central ou lateral) ou vertical (teto), voltada para traseira. Partindo desta condição e considerando que o veículo possui posicionamento de motor e muffler frontais, além de possuir características construtivas não convencionais para o padrão de micro ônibus, recomenda-se, por questão de adequação técnica veicular, a não restrição do posicionamento da ponteira de exaustão somente na traseira, liberando a opção também para a região do entre eixos conforme solicitado já anteriormente em documento oficial ao FNDE/INMETRO.

**k) Poltrona Giratória**

**Texto do edital:** 3.2.3.2.1 *Próximo à porta de serviço, deve ser instalada uma poltrona giratória, específica para o(a) Auxiliar de Transporte, responsável pelo auxílio dos estudantes com deficiência ou mobilidade reduzida.*

**Necessária adequação do Edital:**

DE: Próximo à porta de serviço, deve ser instalada uma poltrona giratória, específica para o(a) Auxiliar de Transporte, responsável pelo auxílio dos estudantes com deficiência ou mobilidade reduzida.

PARA: Próximo à porta de serviço, deve ser instalada uma poltrona em ordem de marcha, específica para o(a) Auxiliar de Transporte, responsável pelo auxílio dos estudantes com deficiência ou mobilidade reduzida.

**JUSTIFICATIVA:** O edital especifica a necessidade da instalação de uma poltrona giratória para o auxiliar do motorista. Tal exigência não é impeditivo, porém envolve questões de segurança que deveriam ter sido avaliadas em estudo prévio pelos fabricantes. Além disso, para a lisura e transparência do processo licitatório, seria importante que a sua inclusão tivesse sido precedida de uma consulta formal a todos os fabricantes ou, ao menos, que tal informação tivesse sido passada aos concorrentes na audiência pública, a fim de entender se não existe nenhum impeditivo técnico ou de segurança ao auxiliar do motorista.

15. As 11 (onze) alterações sugeridas pela Impugnante trazem veracidade ao princípio da concorrência, universalizando a possibilidade de participação de um número maior de fabricantes existentes no segmento.

16. Ademais, é certo que o processo licitatório não objetiva qualquer diferenciação entre os possíveis fabricantes e suas tecnologias ou configurações restritivas, uma vez que essa diferenciação irá ocorrer naturalmente com a seleção da proposta mais vantajosa à Administração Pública. Assim, ao acatar as solicitações da Impugnante quanto às adequações do Edital, além de garantir o pleno atendimento das necessidades apresentadas, atende também, todas as normas aplicáveis e não obsta a participação de mais fabricantes, privilegiando o princípio da isonomia.

17. Desta forma, a Impugnante requer sejam alteradas as referidas descrições acima apontadas, a fim de possibilitar a sua participação no certame, bem como das demais empresas que fabricam veículos dentro dos padrões necessários ao atendimento da finalidade.

18. Veja-se que é de interesse da Administração que o certame seja travado pelo maior número possível de participantes, o que estimulará a concorrência e permitirá a obtenção da melhor oferta ao Poder Público, tornando o certame economicamente mais viável.

19. A Lei nº 10.520/2002, que institui a modalidade Pregão, determina, em seu artigo 3º:

*3º. A fase preparatória do pregão observará o seguinte:*

*II- a definição do objeto deverá ser precisa, suficiente e clara, vedadas especificações que, por excessivas, irrelevantes ou desnecessárias, limitem a competição; (grifo nosso)*

20. Entretanto, como pontuado detalhadamente acima, a participação da Impugnante e de outros fabricantes está condicionada à readequação do texto do editalício, tendo em vista que há inúmeras especificações e exigências desnecessárias e injustificadas, que, evidentemente, impedem a essa participação.

21. Portanto, é indiscutível a necessidade da alteração do descritivo, possibilitando a ampla participação de empresas na presente licitação.

22. Mesmo porque, é certo que a manutenção do Edital tal como publicado poderá violar princípios norteadores da licitação na medida em que é possível que apenas um veículo de um único fabricante atenda a todas as exigências constantes do Edital.

23. Tal situação, se comprovada, pode ser caracterizada como direcionamento, o que, inevitavelmente, acarretará a nulidade do processo licitatório, medida essa que se mostra extremamente gravosa à Administração Pública e prejudicial a todos os concorrentes, até para aquele que venha, eventualmente, a se sagrar vencedor.

24. Conforme vossas senhorias podem analisar o que está sendo apresentando pelo impugnante, foram observados pontos no edital que apresentam graves indícios de direcionamento para um único fabricante deste modelo no mercado. Desta forma, não haverá disputa no certame.

25. A Impugnante espera que seja alterada as especificações técnicas do Edital dos itens acima apontados, em atenção aos princípios da Lei das Licitações, garantindo a possibilidade de apresentação de ofertas por mais empresas interessadas.

### **III. DO PEDIDO**

26. Ante o exposto, requer a Impugnante seja acolhida a presente Impugnação e, assim, seja retificado o Edital nos pontos indicados nesta Impugnação, determinando-se sua consequente republicação, atendendo-se, desta maneira, aos fins preconizados no artigo 3º da Lei 8.666, de 1993.

São Paulo, 21 de agosto de 2015.

---

**Man Latin America Ltda.**  
**Representante Legal**  
**Adriana Cecconello**