

À COMISSÃO PERMANENTE DE LICITAÇÃO DA GOINFRA

Referência: Edital de Licitação nº060/2025

Processo SEI nº: 202400005044327

Objeto: Elaboração de projeto executivo para duplicação da rodovia GO-060, nos trechos integrantes do Grupo D25.2: (I) GO-060, trecho de Trindade (final da duplicação) a Santa Bárbara; e (II) GO-060, trecho de Santa Bárbara a Nazário (Entr. GO-156), totalizando aproximadamente 42,80 km.

RUDRA ENGENHARIA LTDA., pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ nº 37.593.779/0001-06, com sede à Avenida Rio Verde, Edifício E-Business Rio Verde, Sala 2212, Vila São Tomaz, Aparecida de Goiânia/GO, por seu representante legal, vem, respeitosamente, interpor o presente **RECURSO ADMINISTRATIVO** contra a **pontuação atribuída à Proposta Técnica do CONSÓRCIO TPF-NORCONSULT GO-060** e contra a **pontuação atribuída à própria RUDRA ENGENHARIA**, pelos fatos e fundamentos expostos a seguir, requerendo a **RECONSIDERAÇÃO INTEGRAL DA DECISÃO**.

I – DOS FATOS

1. Da reanálise da pontuação do Consórcio TPF-NORCONSULT – Quesito B1 (Conhecimento do Objeto)

O Termo de Referência, item **10.22.5.2**, estabelece deduções na nota de partida para cada informação incorreta, inconsistente ou que demonstre desconhecimento do objeto.

No Quesito **B1**, são previstas deduções de **1 ponto por informação equivocada**.

Durante a análise da Proposta Técnica do Consórcio TPF-NORCONSULT, verificou-se a **citação repetida de normativos inexistentes, desatualizados ou incorretos**, tanto no **Trecho 1** quanto no **Trecho 2**, o que caracteriza **desconhecimento do objeto**, nos termos do TR.

B1	Descrição do Empreendimento: - Demonstrar compreensão das características técnicas operacionais dos trechos que serão projetados; - Descrever as características do traçado dos trechos, incluindo o traçado em trecho urbano, rural e as possíveis alternativas; - Descrever as características das Obras de Arte Especiais (OAEs) que serão projetadas.	 Cada informação equivocada, apresentação de conteúdo impertinente, apresentação de conteúdo sem contexto, citação sem referência, citação de normativos desatualizados e/ou inexistência da temática relatada nesta descrição e/ou inexistência de trecho solicitado.	1 ponto
----	--	--	---------

Fonte: Termo de Referência do Edital 060/2025

A seguir, apresentamos a relação dos normativos citados de forma desatualizada ou incorreta pela empresa, discriminados por trecho

Trecho 1

- I. Na página 912 da Proposta Técnica da empresa TPF-NORCONSULT, faz citação (4 vezes) do Manual de Pavimentação do DNIT ano 2018, entretanto destacamos que o Manual de Pavimentação do DNIT, a sua última edição foi de 2006, com uma versão corrigida em maio/2022. ([Publicação IPR - 719 - Manual de pavimentação — Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes](#)).
- II. Na página 912 da Proposta Técnica da empresa TPF-NORCONSULT, faz citação (1 vez) as Diretrizes Técnicas de Pavimentação da GOINFRA ano 2020, entretanto destacamos que não existe essa diretriz informada em seu relatório na GOINFRA.
- III. Na página 912 da Proposta Técnica da empresa TPF-NORCONSULT, faz citação (1 vez) da Norma DNIT 141/2010, entretanto essa norma teve uma revisão em 2022 ([DNIT 141 2022 ES](#)).
- IV. Na página 914 da Proposta Técnica da empresa TPF-NORCONSULT, faz citação (1 vez) de um Manual de Projetos de OAE do DNIT do ano de 2018, entretanto destacamos que esse manual não existe.

A seguir apresentamos os trechos da proposta técnica da empresa que evidenciam estas inconsistências e equívocos supracitados.

Diante das características geométricas, topográficas e operacionais do trecho, o sistema de pavimento assume papel central na viabilidade e na durabilidade da duplicação proposta. A análise técnica deve considerar tanto a condição estrutural da pista existente, que será incorporada como um dos sentidos da rodovia duplicada, quanto o projeto da nova pista a ser implantada, em conformidade com a demanda de tráfego e as particularidades climáticas e geotécnicas da região.

Com a proposta de duplicação, surgem desafios técnicos significativos relacionados à pavimentação, considerando as especificidades climáticas e geotécnicas do trecho. Conforme será detalhado na seção de Climatologia, a região apresenta clima tropical sazonal com marcada amplitude térmica e forte sazonalidade pluviométrica, fatores que impõem riscos significativos ao desempenho dos materiais e ao dimensionamento das camadas do pavimento.

Essa combinação de variabilidade térmica e saturação hídrica impõe solicitações cíclicas às estruturas de pavimento, acelerando fenômenos como fadiga térmica, trincamento reflexivo e deformações permanentes. Tais fatores devem ser rigorosamente considerados no projeto, conforme as diretrizes do Manual de Pavimentação do DNIT (2018) e das Diretrizes Técnicas de Pavimentação da GOINFRA (2020).

Durante a visita técnica ao trecho, foram observados alguns pontos com deterioração da camada superior do pavimento com deformidades do tipo couro de jacaré, o que evidencia a necessidade de avaliar devidamente a condição funcional da superfície de rolamento. Embora não tenham sido observados defeitos estruturais graves, constatou-se desgastes superficiais associados à ação do tráfego e ao envelhecimento oxidativo (DNIT, 2018). As fotos nº 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19 e 20 do Relatório Fotográfico, apresentam as principais patologias encontradas durante a visita ao trecho.

Para áreas com presença expressiva de aterros, é imprescindível a execução de ensaios geotécnicos aprofundados, a exemplo de sondagens SPT, ensaios de compactação e CBR (DNIT 141/2010), a fim de garantir o desempenho mecânico das camadas de base e sub-base frente às novas cargas de tráfego.

No caso específico da pista existente que será mantida como uma das faixas da futura duplicação, recomenda-se a realização do ensaio de deflectometria com Falling Weight Deflectometer (FWD), que permite avaliar a resposta estrutural do pavimento por meio da medição das deflexões verticais sob carga dinâmica, sendo um dos métodos mais eficazes para identificar módulos resilientes de cada camada e eventuais pontos de falha estrutural localizada (AASHTO, 1993; DNIT, 2018). A abertura de poços de inspeção servirá como método complementar para validação da estrutura existente e definição da estratégia de reforço.

Complementarmente, a avaliação funcional da rodovia deverá incluir o levantamento do Índice de Rugosidade Internacional (IRI), sendo esse um indicador fundamental de conforto e qualidade do rolamento, bem como a elaboração de um inventário de defeitos superficiais, que permitirá o cálculo de índices técnicos como o Índice de Gravidade Global (IGG) ou Índice de Condição do Pavimento (ICP/PCI), conforme metodologia preconizada pelo Pavement Condition Index - ASTM D6433-20. Esses indicadores fornecerão suporte objetivo para decisões de engenharia quanto à reabilitação ou reconstrução do pavimento.

Além da análise da pista existente, é imprescindível que o projeto da nova pista a ser construída atenda aos mais rigorosos critérios técnicos para garantir desempenho estrutural e funcional compatível com as solicitações esperadas. O dimensionamento das camadas deverá considerar o aumento previsto no volume de tráfego de veículos pesados, com base em estimativas de Número N, projetado conforme o Manual de Pavimentação do DNIT (2018).

Recomenda-se, ainda, a adoção de materiais com elevada capacidade de suporte, como Brita Graduada Tratada Com Cimento (BGTC) ou Brita Graduada Simples (BGS), conforme o tipo de tráfego e disponibilidade regional.

Além disso, será necessário prever adequado sistema de drenagem superficial e profunda, incluindo valetas revestidas, drenos longitudinais e caixas coletoras, para evitar a percolação de água e os efeitos danosos da saturação das camadas inferiores. A seleção do revestimento asfáltico deverá considerar ligantes modificados por polímero, que apresentam melhor desempenho em climas com elevada

técnicos previstos pelas instruções da GOINFRA. As fotos nº 45, 46, 47, e 48 do Relatório Fotográfico apresentam registros da atual condição da OAE 004.

Considerações Técnicas e Recomendações

A maioria das OAE's apresentam tipologia em concreto armado moldado in loco, com degradações localizadas nos tabuleiros, juntas de transição e elementos de segurança. Guard-rails e guarda-corpos comprometidos reduzem a segurança viária. Há evidências de intervenções recentes em algumas delas.

Para a duplicação, são necessárias as seguintes ações: avaliação estrutural com ensaios específicos (FWD, ultrassom, pacometria); verificação hidrológica e hidráulica para compatibilização com vazões de cheia, sobretudo na OAE 004; elaboração de projeto de duplicação paralela (segunda ponte) ou alargamento simétrico, conforme diretrizes do **Manual de Projeto de OAEs do DNIT (2018)**; substituição e reforço dos elementos de contenção (guarda-corpos, defensas); e inspeção geotécnica dos encontros e taludes adjacentes, considerando a ocorrência de erosão e instabilidade, especialmente na OAE 001.

Essas medidas garantirão a funcionalidade das travessias frente ao aumento de carga e tráfego oriundo da duplicação da GO-060, assegurando desempenho estrutural e segurança operacional no médio e longo prazo.

7.B2 - SITUAÇÃO ATUAL

7.B2.1 - Possíveis interferências e relações com redes de serviços e vias existentes

Considerando a importância estratégica do trecho a ser duplicado da Rodovia dos Romeiros entre Trindade e Santa Bárbara para o deslocamento de turistas, trabalhadores, cargas urbanas, cargas agrícolas e minerais destacam-se agora as principais interferências identificadas na visita de campo e na avaliação funcional da rodovia.

Nos primeiros dois quilômetros do percurso em estudo identificam-se vários acessos pequenos aos bairros e logradouros de Trindade como o setor Laguna Park, Santa Fé, Solange e Tapuia. Esses acessos, atualmente conformados em rotulas vazadas e alargamentos simples, devem ser remodelados pelo projeto de forma a garantir a segurança da via principal e também das vias menores que conduzem o fluxo local à rodovia. Sugere-se o estudo de implantação de vias marginais nesses dois quilômetros iniciais, como já existe em outros trechos da GO-060 dentro da região metropolitana. Outro ponto de atenção são os acessos a armazéns e pontos comerciais implantados diretamente na faixa de domínio, essa ocupação pode ser melhor estruturada com a implantação de vias marginais.

Ainda nos primeiros dois quilômetros, identificam-se redes elétricas urbanas instaladas dentro da faixa de domínio para atendimento aos bairros, moradores e comerciantes, o projeto deve considerar essas interferências e propor remanejamento de postes e travessias se necessário.

No quilômetro 7,1 encontra-se o acesso à subestação Trindade de energia elétrica (foto nº 23), onde está instalada uma rótula vazada, é importante que o projeto de duplicação considere a melhor forma de remodelar essa interferência. Considerando o baixo fluxo de veículos que utilizam esse dispositivo para adentrar à subestação, sugerimos que seja projetado apenas um retorno em nível próximo ao local. Nas proximidades da subestação (entre os kms 6 e 8) várias linhas elétricas de alta tensão cruzam a faixa de domínio, é importante que o projeto se certifique que não há necessidade de remanejamento das estruturas dessas linhas.

Entre o quilômetro 9 e 10 temos o trecho mais crítico da primeira metade do percurso em termos de interferências. Primeiro, no km 9,2, está o acesso ao clube Arca Park e ao condomínio residencial Terra Santa (foto nº 26) instalado em um declive que se aproxima do córrego Fazendinha. Aos finais de semana e feriados o fluxo nesse acesso é bastante intenso e digno de atenção cautelosa. Com visualização comprometida pelo ângulo de descida e com o aumento da velocidade dos veículos, o acesso de simples alargamento não é suficiente para garantir segurança e trafegabilidade, sugere-se o estudo de implantação de um dispositivo em desnível tipo Diamante. A natural descida ao córrego favorece a instalação de um viaduto que direcione para o nível de cima os veículos que entram ou

Trecho 2

- I. Na página 940 da Proposta Técnica da empresa TPF-NORCONSULT, faz citação (4 vezes) do Manual de Pavimentação do DNIT ano 2018, entretanto destacamos que o Manual de Pavimentação do DNIT, a sua última edição foi de 2006, com uma versão corrigida em maio/2022. ([Publicação IPR - 719 - Manual de pavimentação — Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes](#)).
- II. Na página 940 da Proposta Técnica da empresa TPF-NORCONSULT, faz citação (1 vez) as Diretrizes Técnicas de Pavimentação da GOINFRA ano 2020, entretanto destacamos que não existe essa diretriz informada em seu relatório na GOINFRA.
- III. Na página 940 da Proposta Técnica da empresa TPF-NORCONSULT, faz citação (1 vez) da Norma DNIT 141/2010, entretanto essa norma teve uma revisão em 2022 ([DNIT 141 2022 ES](#)).
- IV. Na página 941 da Proposta Técnica da empresa TPF-NORCONSULT, faz citação (1 vez) de um Manual de Projetos de OAE do DNIT do ano de 2018, entretanto destacamos que esse manual não existe.

A seguir apresentamos os trechos da proposta técnica da empresa que evidenciam estas inconsistências e equívocos supracitados.

Diante das características geométricas, topográficas e operacionais do trecho, o sistema de pavimento assume papel central na viabilidade e na durabilidade da duplicação proposta. A análise técnica deve considerar tanto a condição estrutural da pista existente, que será incorporada como um dos sentidos da rodovia duplicada, quanto o projeto da nova pista a ser implantada, em conformidade com a demanda de tráfego e as particularidades climáticas e geotécnicas da região.

Com a proposta de duplicação, surgem desafios técnicos significativos relacionados à pavimentação, considerando as especificidades climáticas e geotécnicas do trecho. Conforme será detalhado na seção de Climatologia, a região apresenta clima tropical sazonal com marcada amplitude térmica e forte sazonalidade pluviométrica, fatores que impõem riscos significativos ao desempenho dos materiais e ao dimensionamento das camadas do pavimento.

Essa combinação de variabilidade térmica e saturação hídrica impõe solicitações cíclicas às estruturas de pavimento, acelerando fenômenos como fadiga térmica, trincamento reflexivo e deformações permanentes. Tais fatores devem ser rigorosamente considerados no projeto, conforme as diretrizes do Manual de Pavimentação do DNIT (2018) e das Diretrizes Técnicas de Pavimentação da GOINFRA (2020).

Durante a visita técnica ao trecho, foram observados alguns pontos com deterioração da camada superior do pavimento com deformidades do tipo couro de jacaré, o que evidencia a necessidade de avaliar devidamente a condição funcional da superfície de rolamento. Embora não tenham sido observados defeitos estruturais graves, constatou-se desgastes superficiais associados à ação do tráfego e ao envelhecimento oxidativo (DNIT, 2018), conforme demonstrado nas fotos nº9, 10, 11 e 12 do Relatório Fotográfico.

Para áreas com presença expressiva de aterros, é imprescindível a execução de ensaios geotécnicos aprofundados, a exemplo de sondagens SPT, ensaios de compactação e CBR (DNIT 141/2010), a fim de garantir o desempenho mecânico das camadas de base e sub-base frente às novas cargas de tráfego.

No caso específico da pista existente que será mantida como uma das faixas da futura duplicação, recomenda-se a realização do ensaio de deflectometria com Falling Weight Deflectometer (FWD), que permite avaliar a resposta estrutural do pavimento por meio da medição das deflexões verticais sob carga dinâmica, sendo um dos métodos mais eficazes para identificar módulos resilientes de cada camada e eventuais pontos de falha estrutural localizada (AASHTO, 1993; DNIT, 2018). A abertura de poços de inspeção servirá como método complementar para validação da estrutura existente e definição da estratégia de reforço.

Complementarmente, a avaliação funcional da rodovia deverá incluir o levantamento do Índice de Rugosidade Internacional (IRI), sendo esse um indicador fundamental de conforto e qualidade do rolamento, bem como a elaboração de um inventário de defeitos superficiais, que permitirá o cálculo de índices técnicos como o Índice de Gravidade Global (IGG) ou Índice de Condição do Pavimento (ICP/PCI), conforme metodologia preconizada pelo Pavement Condition Index - ASTM D6433-20. Esses indicadores fornecerão suporte objetivo para decisões de engenharia quanto à reabilitação ou reconstrução do pavimento.

Além da análise da pista existente, é imprescindível que o projeto da nova pista a ser construída atenda aos mais rigorosos critérios técnicos para garantir desempenho estrutural e funcional compatível com as solicitações esperadas. O dimensionamento das camadas deverá considerar o aumento previsto no volume de tráfego de veículos pesados, com base em estimativas de Número N, projetado conforme o Manual de Pavimentação do DNIT (2018).

Recomenda-se, ainda, a adoção de materiais com elevada capacidade de suporte, como Brita Graduada Tratada Com Cimento (BGTC) ou Brita Graduada Simples (BGS), conforme o tipo de tráfego e disponibilidade regional.

Além disso, será necessário prever adequado sistema de drenagem superficial e profunda, incluindo valetas revestidas, drenos longitudinais e caixas coletoras, para evitar a percolação de água e os efeitos

danosos da saturação das camadas inferiores. A seleção do revestimento asfáltico deverá considerar ligantes modificados por polímero, que apresentam melhor desempenho em climas com elevada amplitude térmica, reduzindo o risco de deformações plásticas e trincas térmicas. A execução da nova faixa deverá seguir rigorosamente as especificações da GOINFRA (2020), incluindo controle tecnológico de compactação, granulometria, teor de ligante e módulo de resiliência, a fim de garantir uma pista com longevidade, conforto e segurança operacional.

Além dos aspectos relacionados ao sistema de pavimentação e à drenagem, o projeto de duplicação da GO-060 deverá considerar, de forma integrada, as estruturas existentes ao longo do trecho, com destaque para as Obras de Arte Especiais (OAEs). A análise técnica dessas estruturas é essencial para assegurar a continuidade da seção duplicada e a eficiência funcional da rodovia.

Nesse contexto, a duplicação requer uma avaliação minuciosa das OAEs existentes e dos entroncamentos, de modo a garantir a segurança estrutural, a fluidez operacional e a conformidade geométrica da via ampliada. Foram inspecionadas 2 pontes ao longo do percurso, ambas apresentam algum grau de desgaste, o que compromete parcialmente a funcionalidade viária e demanda intervenções de reforço ou readequação para atender aos padrões exigidos em rodovias duplicadas.

7.B1.3 - Características das Obras de Arte Especiais (OAEs) que serão projetadas.

Pontes (OAE 001 e OAE 002)

Abaixo, um resumo técnico por estrutura:

OAE 001 – km 2,4 – Ponte sobre o Rio Anicuns, 9,00 x 28 metros: Pilares, vigas, tabuleiro e barreiras laterais em concreto armado. Desgaste superficial por envelhecimento em toda a estrutura; barreiras laterais quebradas foram reparadas recentemente; sinalização e defensas precisam de melhorias. Obras recentes de concreto em pilares e sapatas abaixo da ponte. Erosões nas descidas d'água próximas à ponte precisam ser avaliadas e tratadas para evitar problemas maiores no dispositivo como um todo. Projetar nova ponte com todos os estudos hidrológicos, estruturais e geotécnicos necessários ao lado da existente e considerar a reforma da ponte existente que receberá um dos sentidos de fluxo. A OAE está demonstrada nas fotos nº 17, 18, 19 e 20 do Relatório Fotográfico.

OAE 002 – km 18,6 – Ponte sobre o Rio dos Bois, 9,00 x 32 metros: Pilares, vigas, tabuleiro e barreiras laterais em concreto armado. Desgaste superficial por envelhecimento em toda a estrutura; barreiras laterais antigas e com sinais de desgaste e ruptura em alguns pontos; sinalização e defensas precisam de melhorias. Sinais de erosão nas cabeceiras com exposição de elementos metálicos cravados. Sinais de oxidação de longarina metálica na mesoestrutura do dispositivo. Projetar nova ponte com todos os estudos hidrológicos, estruturais e geotécnicos necessários ao lado da existente e considerar a reforma da ponte existente que receberá um dos sentidos de fluxo. O Relatório Fotográfico apresenta as condições da ponte nas fotos nº 21, 22, 23 e 24.

Considerações Técnicas e Recomendações

A duas OAE's apresentam tipologia em concreto armado moldado in loco, com degradações localizadas nos tabuleiros, juntas de transição e elementos de segurança. Guard-rails e guarda-corpos comprometidos reduzem a segurança viária. Há evidências de intervenções recentes em uma delas.

Para a duplicação, são necessárias as seguintes ações: avaliação estrutural com ensaios específicos (FWD, ultrassom, pacométria); verificação hidrológica e hidráulica para compatibilização com vazões de cheia; elaboração de projeto de duplicação paralela (segunda ponte) ou alargamento simétrico, conforme diretrizes do Manual de Projeto de OAEs do DNIT (2018); substituição e reforço dos elementos de contenção (guarda-corpos, defensas); e inspeção geotécnica dos encontros e taludes adjacentes, considerando a ocorrência de erosão e instabilidade, especialmente na OAE 002.

Essas medidas garantirão a funcionalidade das travessias frente ao aumento de carga e tráfego oriundo da duplicação da GO-060, assegurando desempenho estrutural e segurança operacional no médio e longo prazo.

Diante das evidências elencadas e dos critérios estabelecidos no EDITAL 060/2025, inferimos tais falhas configuram **erro de conteúdo técnico**, caracterizando clara afronta ao conhecimento mínimo esperado sobre o objeto licitado.

Foram identificadas **12 ocorrências** de citações incorretas, inconsistentes ou inexistentes, o que exige, conforme TR, a dedução de **12 pontos na Nota Técnica do Quesito B1**.

2. REANÁLISE DA PONTUAÇÃO DA EMPRESA TPF-NORCONSULT GO-060 QUANTO A METODOLOGIA E PROGRAMA DE TRABALHO - QUESITO C4.

No Termo de Referência (TR) item 10.22.5.2, são definidos os critérios de deduções da nota de partida de cada empresa. Especificamente ao quesito C4, temos os seguintes critérios:

C4	Desenvolvimento sustentável na execução do objeto: - Abordar o desenvolvimento sustentável na execução contratual, segundo suas três dimensões: social, ambiental e econômica.	Cada impertinência ou <u>inconsistência sobre o conteúdo técnico ou sobre as definições deste Termo de Referência, ou;</u> <u>Cada apresentação de dados desatualizados ou equivocados,</u> ou; <u>Cada inconsistência referente às IP's, ao Manual de Análise de Projetos Rodoviários da GOINFRA e às normas aplicáveis.</u>	1 ponto
----	---	--	---------

Fonte: Termo de Referência do Edital 060/2025

Na página **983** da Proposta Técnica do consórcio, constatou-se a **citação do Edital errado**, mencionando:

- **Edital da Concorrência nº 054/2025**, quando o correto seria:
- **Edital nº 060/2025 – objeto desta licitação.**

O equívoco é evidente e demonstra que o trecho foi **copiado de outra licitação**, sem a devida revisão, o que denota falta de aderência ao objeto analisado.

Assim, nos termos do TR, requer-se:

- **Dedução de 1 ponto no Quesito C4.**

A seguir apresentaremos o trecho da proposta técnica da empresa que evidência está inconsistência e/ou equívoco constatado.

Nesse sentido, a Agência Goiana de Infraestrutura e Transportes - GOINFRA, dispõe de robusta documentação técnica própria, de modo a garantir que todos os documentos, estudos, projetos e demais entregáveis atendam aos padrões técnicos e metodológicos estabelecidos, assegurando a qualidade e a conformidade com os normativos vigentes. Consta explícito no **Edital de Concorrência nº 054/2025-GOINFRA** e seus elementos, a necessidade de atendimentos aos padrões de sustentabilidade exigidos, contribuindo para o desenvolvimento socioeconômico e sustentável do Estado. Para tal, a legislação própria da GOINFRA apresenta os requisitos técnicos e demais especificações pertinentes ao objeto da licitação, abrangendo as Rotinas de Acompanhamento e os procedimentos de Elaboração, Aceitação, Validação e Aprovação Técnica, com destaque para os seguintes documentos:

- Manual de Análise de Projetos Rodoviários - 4ª Edição (GOINFRA, 2025)
- Manual de Custos de Elaboração de Projetos Rodoviários de Construção - 1ª Edição (GOINFRA, 2024)
- Instrução de Projeto Rodoviário IP-16 AGETOP - Projeto de Desapropriação (GOINFRA, 2018)
- Instrução de Projeto Rodoviário IP-17 - Licenciamento Ambiental, Projetos e Programas de Obras Rodoviárias - Segunda versão (GOINFRA, 2024)

 983
Edital – Concorrência Nº 60/2025 – GOINFRA – Contratação Nº 110671

Fonte: Proposta Técnica TPF-NORCONSULT

Diante do exposto, e considerando os critérios estabelecidos no Edital nº 060/2025, concluímos que deve ser descontado 1 (um) ponto na Nota Técnica referente ao Quesito C4, em razão da inconsistência verificada na apresentação dos dados, os quais foram informados de maneira equivocada.

3. REANÁLISE DA PONTUAÇÃO DA EMPRESA RUDRA ENGENHARIA QUANTO A PONTUAÇÃO REFERENTE AO QUESITO A – CAPACIDADE DA EQUIPE TÉCNICA.

Quanto a pontuação referente a equipe técnica apresentada pela **RUDRA ENGENHARIA** destacamos que, conforme estabelece no Edital item 10.22.1.2, Nota 02, todo membro da equipe que apresentar comprovante de pós-graduação, mestrado ou doutorado, terá mais 1 ponto à nota técnica (NTce), limitado a 1 ponto por profissional.

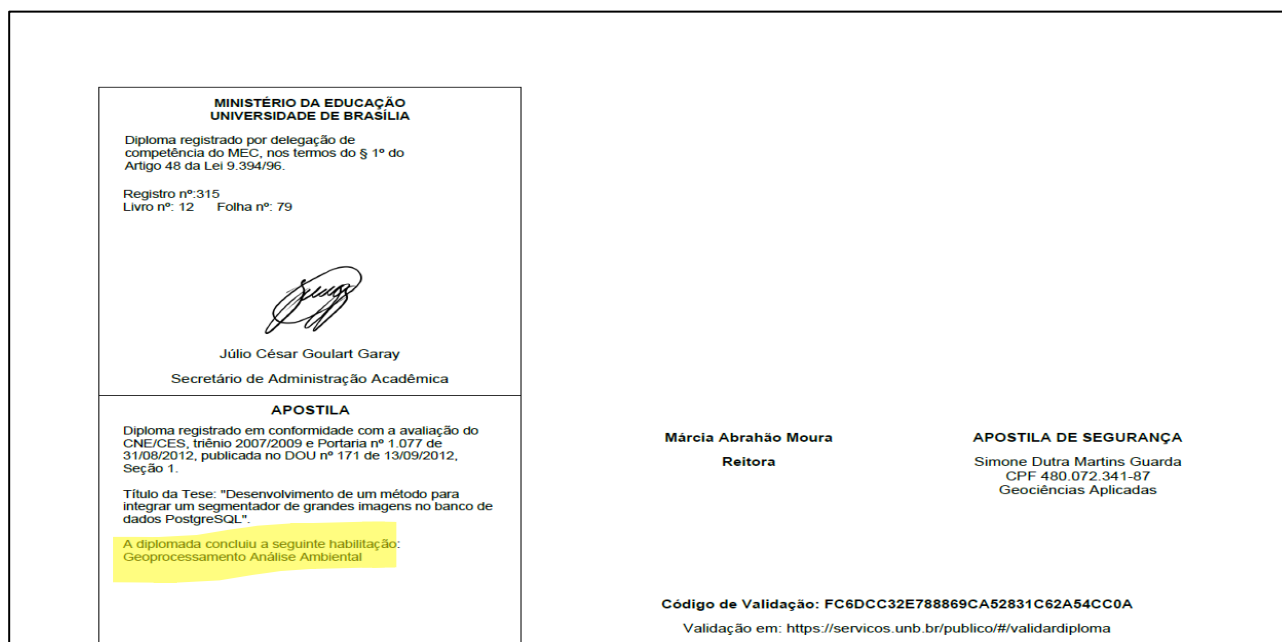
Edital:

Nota 2: Todo o membro da equipe que apresentar comprovante de pós graduação (especialização lato senso, mestrado ou doutorado), relacionados ao tema objeto da proposta de contratação, terá mais 1 (um) ponto à nota técnica (NTce). Limitado a 1 (um) ponto por profissional.

Fonte: Termo de Referência do Edital 060/2025

Entretanto, destacamos que, para o Engenheiro Felipe Franco e Fidalgo (Engenheiro com experiência em projetos – item 1.2), foi corretamente considerado 1 (um) ponto referente ao certificado de pós-graduação apresentado. Contudo, esse ponto não foi computado na Nota Final.

Quanto à Engenheira Ambiental Dra. Simone Dutra, não foi considerado, para efeitos de pontuação (+1 ponto), o seu certificado de Doutorado em Geoprocessamento e Análise Ambiental, devidamente apresentado na Proposta Técnica da RUDRA, às páginas 116 e 117.



Diante do exposto, concluímos que devem ser acrescidos 2 (dois) pontos à Nota Técnica, tanto em razão das certificações apresentadas pelos profissionais supracitados quanto pelo equívoco na não inclusão das notas adicionais ao final, conforme determina o edital.

II – DO PEDIDO

Diante de todo o exposto, requer a esta Comissão:

1. Quanto ao Consórcio TPF-NORCONSULT

- a) Dedução de 12 pontos no Quesito B1, pela citação de normativos inexistentes/desatualizados;
- b) Dedução de 1 ponto no Quesito C4, pelo erro na metodologia (citação de edital errado).

2. Quanto à Empresa RUDRA ENGENHARIA

- a) Atribuição de +1 ponto ao Eng. Felipe Franco e Fidalgo;
- b) Atribuição de +1 ponto à Eng. Dra. Simone Dutra;
- c) Ajuste da Nota Técnica Final, com acréscimo de 2 pontos.

3. Reconsideração Integral

Ao final, requer a reconsideração integral da decisão e a reclassificação das propostas técnicas, com a devida correção das notas atribuídas.

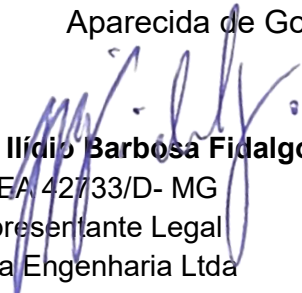
III – CONCLUSÃO

Os equívocos apontados são objetivos, verificáveis e devidamente comprovados. A correta aplicação dos critérios do edital assegura:

- isonomia entre os licitantes,
- estrito cumprimento do Termo de Referência,
- julgamento técnico adequado,
- preservação da legalidade e da competitividade do certame.

Assim, a revisão das notas ora pleiteada não constitui mera faculdade, mas sim ato necessário para garantir a lisura e a conformidade do processo licitatório.

Aparecida de Goiânia, 26 de novembro de 2025


Eng. Jose Ilídio Barbosa Fidalgo
CREA 42733/D- MG
Representante Legal
Rudra Engenharia Ltda