

AO

MUNICIPIO DE TENENTE PORTELA -RS

ILMO SR. PRESIDENTE DA COMISSÃO DE LICITAÇÃO

Ref: LICITAÇÃO TOMADA DE PREÇOS Nº 008/2017

PROCESSO LICITATORIO 194/2017

A empresa **COMPACTA SUL PAVIMENTAÇÃO LTDA**, pessoa jurídica de direito privado, inscrito no CNPJ 03.667.661/0001-63, por seu representante legal, Rafael Didone de Souza, brasileiro, casado, CPF 001.814.320/21, vem, com fulcro no §2º, do artigo 41, da Lei nº 8666/93, em tempo hábil, à presença de Vossa Senhoria Solicitar a **DESCLASIFICAÇÃO** da Empresa Terras Barril Ltda motivos de fato e direito que se seguem:

Justificativa

DOS FATOS

A Prefeitura Municipal de Tenente Portela /RS abriu o processo licitatório Tomada de Preços Nº 008/2017, que tem por objetivo a presente licitação na modalidade de tomada de preços tem por objeto a *contratação de Empresa Habilitada junto ao CREA/CAU para:* Execução pelo regime de empreitada por preço global (materiais, equipamentos, ferramentas mão de obra e Serviços). *de:* **PAVIMENTAÇÃO COM REVESTIMENTO ASFÁLTICO A QUENTE** sobre Pavimentação Poliédrica Irregular (+)**DRENAGEM PLUVIAL (+) SINALIZAÇÃO HORIZONTAL E VERTICAL** em parte das Ruas **IRAPUÃ** (1.890,81m²) e **JUSSARA** (950,00m²), {2.840,81 m}, em Conformidade com o Projeto Técnico em anexo a este edital, Referente Convênio com **MINISTÉRIO DAS CIDADES**

Processo qual teve a abertura dos envelopes no dia 22 de dezembro de 2017, As 14:00 no qual se Fez presente as Empresas: Terras Barril Terraplanagem e Pavimentação Ltda, Paviter Comercio e Pavimentação Ltda e Compacta Sul Pavimentação Ltda. Percebeu-se que no momento da Habilitação jurídica a empresa Terras Barril Terraplanagem e Pavimentação Ltda CNPJ 09.042.444/0001-64, habilitada no certame, apresentou atestado de capacidade Técnica somente em **Pavimentação Asfáltica sob Base**, sendo que a obra licitada é de Pavimentação Asfáltica a Quente (CBUQ).



É fato incontroverso que a o atestado apresentado pela licitante Terras Barril não atende o item 7.1 do edital, pois a pavimentação do objeto da licitação é de Pavimentação Afáltica em CBUQ, sendo que o atestado apresentado é apenas de pavimentação asfáltica, sem especificar o tipo de pavimentação asfáltica, podendo ser TSD (tratamento Superficial Duplo), PMF (Pré-Misturado a Frio), Lama Asfáltica, Micro Revestimento, que são serviços de pavimentação asfáltica de complexidade técnica extremamente inferior e com características de execução e performance totalmente diferentes daquelas pretendidas pelo Município de Tenente Portela, no objeto da sua licitação, onde executará Pavimentação asfáltica em CBUQ.

Os equipamentos são próprios para execução de CBUQ, a equipe de execução necessita de boa experiência e conhecimento técnico para execução deste serviço de acentuada complexidade técnica.

Tendo em vista também que na Habilitação jurídica a prefeitura solicitou no item 7.1

f) - Atestado de capacidade técnica da Empresa, registrado no CREA e/ou CAU, fornecido por pessoa jurídica de direito público ou privado, que executou, satisfatoriamente, contrato com objeto compatível e/ou Similar com o ora licitado, sendo que este(s) atestado(s) deverá(ão) ser de obra(s) já concluída(s). O(s) atestado(s) deverá(ão) estar devidamente registrado(s) no CREA / CAU, de conformidade com o artigo 30, inciso II, parágrafo 1º, da Lei nº. 8.666/93. No(s) atestado(s) deverá(ão) constar, no mínimo, os seguintes dados: objeto, local, nome do responsável técnico (engenheiro civil), número da ART / RRT e quantitativos cada serviço;

Nesse item a prefeitura solicita que a empresa tenha profissional com atestado de capacidade técnica registrado no Crea ou Cau com objeto compatível ou Similar, o atestado de capacidade técnica Apresentado pela empresa Terras Barril Terraplanagem e Pavimentação Ltda, que apresentou Somente atestado de capacidade técnica em pavimentação asfáltica, não e em nenhum momento Compatível ou similar com o objeto da licitação que e PAVIMENTAÇÃO ASFALTICA A QUENTE, a mesma apresentou um atestado de complexidade tecnológica diferente ou inferior a solicitada pela prefeitura, sendo assim a mesma não apresentou, e não comprovou que tem capacidade de executar obra de tamanha complexidade.

Desenvolvimento

Segue umas das principais diferenças entre os tipos de Pavimentação Asfáltica:

CBUQ x PMF

Em pavimentos flexíveis pode ser utilizado misturas a quente ou misturas a frio. Entre as misturas a quente, a mais utilizada é a CBUQ (Concreto Betuminoso Usinado a Quente). Já entre as misturas a frio o PMF (Pré-Misturado a Frio) é a mais conhecida. Quais são as diferenças principais entre as misturas? Quando é recomendado utilizar cada uma?

Em ambas as misturas asfálticas a composição é formada por agregados minerais (britas, pó-de-pedra, filler) e um ligante asfáltico que os unem. A classificação mais comum é dividir em quente ou frio, no entanto a principal diferença é o ligante asfáltico. Este influencia os demais parâmetros da mistura. No CBUQ, o ligante CAP (cimento asfáltico de petróleo) é um produto semi-sólido em temperatura ambiente que necessita deste aquecimento para possibilitar a sua mistura com os agregados. Já para o PMF é necessário emulsionar o ligante asfáltico em água, obtendo uma emulsão asfáltica catiônica, com propriedades que permitem melhor adesividade com os agregados.

O CBUQ é produzido em uma Usina de Asfalto em processo a quente, enquanto o PMF é produzido em temperatura ambiente em uma Usina de Pré-Misturado a Frio, conhecido também como Usina de Solas, que é muito mais simples. Dotada apenas de silos de recebimento de agregados, correias dosadoras e misturador, a Usina de Solas não necessita de todo o sistema de secagem, mistura, filtragem e automação de uma Usina de Asfalto a Quente convencional.

O CBUQ é uma mistura entre agregados minerais (aproximadamente 95%) e o CAP (aproximadamente 5%). Os agregados mais utilizados são as britas e o pó-de-pedra, cuja função no pavimento é a resistência mecânica e estabilidade da mistura. Já CAP tem função de promover a aglutinação, flexibilidade, impermeabilidade e durabilidade da mistura asfáltica. O CBUQ é classificado de acordo com a curva granulométrica dos agregados que a compõe, podendo ter graduação densa, aberta, uniforme ou descontínua.

O CAP é um material termosensível cuja utilização deve obedecer sua curva viscosidade/temperatura. Por esta razão, é necessário muito cuidado com a temperatura de usinagem. Se a temperatura subir excessivamente há um dano as propriedades do CAP, que se oxida precocemente, alterando sua constituição e reduzindo a vida útil do material asfáltico recém produzido. O CAP é classificado de acordo com a sua consistência medida por penetração de agulha a 25°C (CAP 30/45, CAP 50/70, etc) em décimas de milímetro. A composição da mistura asfáltica em relação ao CAP utilizado e as propriedades dos agregados disponíveis em determinada obra deve ser regida por estudos e projetos específicos. O CAP é armazenado aquecido em tanques junto às Usinas de Asfalto, mantido em temperaturas entre 145°C e 155°C.

No PMF, o ligante que une os agregados graúdos e miúdos é a emulsão asfáltica, uma dispersão do CAP em fase aquosa estabilizada com tensoativos. Pode ser utilizada na mistura com agregados úmidos, ao contrário do CAP em uma mistura a quente onde há necessidade de secagem dos materiais pétreos para que haja a aderência do ligante com os agregados. Dependendo da origem mineral do agregado é necessário adicionar cal para que haja adesividade com o CAP.

Um período de cura para o PMF é necessário para que a capacidade adesiva do ligante seja mantida. A emulsão asfáltica pode ter inúmeras composições, classificadas de acordo com tempo de ruptura (ligante asfáltico se separa da água para aderir ao agregado), teor de asfalto e a presença de material de reforço tal como polímeros. Já o PMF pode ser classificado em mistura aberta, semi-densa e densa. As PMFAs (pré-misturados a frio abertos) tem um alto teor de vazios ($V_v > 22\%$) e tem como característica o atrito entre as partículas e uma pequena parcela de película ligante. Acrescentando material fino há uma diminuição do teor de vazios e a mistura se transforma em um PMFsD (pré-misturado a frio semi-denso) ou PMFD (pré-misturado a frio denso), tendo assim seu comportamento orientado pelo mastic asfáltico, que é o material de consistência fluída resultante da mistura do agregado mineral graduado com o ligante.

Em comparação com as misturas a quente, o PMF necessita de um maior volume de vazios para que a água evapore. Há maior desgaste ao uso e envelhecimento acelerado em comparação com o CBUQ, por estar mais sensível a ação da água e do ar. Inúmeras estudos comprovam que o número de repetições de carga para romper um corpo de prova é muito maior para um CBUQ do que para um PMF. Alguns valores de estabilidade Marshall só podem ser atingidos pelo CBUQ. O PMF apresenta limitações para aplicação em rodovias, principalmente quando há previsão de cargas pesadas circulando sobre o pavimento.

A recomendação de aplicação do PMF é ser utilizado em vias com baixo volume de tráfego e em camadas intermediárias da estrutura do pavimento, obedecendo a uma criteriosa dosagem da mistura. Pode ser incorporado polímero na emulsão, melhorando as propriedades em relação a estabilidade da mistura. Há tendência de desagregação da superfície, que pode ser protegida através de um tratamento superficial. É importante também examinar o projeto de drenagem, para que a água escoe e não desagregue o material.

Equivocadamente, o PMF vem sendo utilizado em rodovias com tráfego pesado em diversos Estados do Brasil. Embora o PMF tenha custo bastante inferior a uma mistura asfáltica a quente e seja muito mais fácil de produzir, a sua aplicação não pode substituir o CBUQ em vias de tráfego mais pesada. Outro erro também é aplicar o PMF por espalhamento com o uso de motoniveladoras. A qualidade obviamente fica muito abaixo de um CBUQ aplicado por vibroacabadora.

Em relação a custos, o PMF é cerca de 50% mais barato do que o CBUQ, com algumas variações conforme a região do Brasil. Portanto, a questão de escolher entre um e outro depende do porte e das características da obra. Uma mistura asfáltica a quente terá qualidade e resistência superior em relação a mistura a frio. Entretanto se o PMF apresenta um traço bem projetado, com a correta dosagem e com rigoroso controle tecnológico pode ser uma ótima alternativa para vias com baixo volume de tráfego.

(Fonte: <http://asfaltodequalidade.blogspot.com.br/2015/09/cbuq-x-pmf.html>)

DOS PEDIDOS

Diante do exposto, requer:

- A **desclassificação** da empresa Terras Barril Terraplanagem e Pavimentação Ltda, desclassificando a mesma pois não apresentou comprovação da execução dos serviços pela empresa licitante (atestado de capacidade técnica em Pavimentação Asfáltica a Quente), de execução de obra com complexidade tecnológica e operacional igual, similar ou superior ao objeto licitado. O Atestado apresentado pela empresa é incompatível com o objeto licitado.

- O **prosseguimento do processo licitatório** com apenas as empresas devidamente habilitadas, Paviter Comercio e Pavimentação Ltda e Compacta Sul Pavimentação Ltda a fim de resguardar o interesse da administração pública na perfeita execução do objeto, garantia da obra realizada, e preservar a competição entre aqueles que reúnam condições de executar o objeto licitado.

Nesses Termos,

Pede Deferimento.

Três Passos, 28 de dezembro de 2017.



Compacta Sul Pavimentação Ltda

Rafael Didone de Souza

CPF 001.814.320-21

CNPJ: 03.037.921/0001-827
COMPACTA SUL
PAVIMENTAÇÃO LTDA - EPP
Rua 1616, 874 Área Industrial
Três Passos - RS CEP 95200-000