

## RELATÓRIO PRELIMINAR DE ACOMPANHAMENTO DE EDITAL

### 1. ORDEM DE SERVIÇO

2023/00030.

### 2. IDENTIFICAÇÃO

#### 2.1. Objeto

Acompanhamento do Edital de Concorrência nº 053/2022/SPObras.

#### 2.2. Objetivo

Verificar a regularidade do edital examinado quanto aos aspectos da legalidade, formalidade e mérito.

#### 2.3. Área auditada

São Paulo Obras – SPObras.

#### 2.4. Período de realização

04.01.2023 a 17.01.2023.

#### 2.5. Período de abrangência

Não aplicável.

#### 2.6. Equipe técnica

André Vasconcelos Vilanova RF nº 20.278.

Eduardo Emilio Lang Di Pietro RF nº 20.211.

#### 2.7. Procedimentos

- Observância aos procedimentos descritos no “Manual de Fiscalização” e no “Manual Técnico de Fiscalização de Obras Públicas e Serviços de Engenharia”, ambos da SFC (atual SCE), no que couber.

- Análise do Edital de Concorrência nº 053/2022/SPObras e dos documentos pertinentes ao procedimento licitatório até a data de encerramento dos trabalhos.
- Análise de informações e documentos anexados aos Processos Administrativos SEI nº 7910.2022/0001456-6 (referente ao certame) e nº 6022.2022/0005946-2 (referente a contratação da SPObras para realização da licitação).

## **2.9. Abreviaturas e siglas**

**ART** – Anotação de Responsabilidade Técnica

**ATO** - Assistência Técnica à Obra

**BDI** - Bonificações e Despesas Indiretas

**CADES** - Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável

**CAU** - Conselho de Arquitetura e Urbanismo

**CET** - Companhia de Engenharia de Tráfego

**CNJ** – Conselho Nacional de Justiça

**COGEL** – Coordenadoria Geral de Licitações

**CONFEA** – Conselho Federal de Engenharia e Agronomia

**CPU** – Composição de Preços Unitários

**CREA** – Conselho Regional de Engenharia e Agronomia

**DOC** – Diário Oficial da Cidade de São Paulo

**EIA** – Estudo de Impacto Ambiental

**FCK** - Resistência Característica do Concreto

**FUNDURB** - Fundo de Desenvolvimento Urbano

**LF** – Lei Federal

**PA** – Processo Administrativo

**RIMA** – Relatório de Impacto Ambiental

**RRT** - Registro de Responsabilidade Técnica

**RTD** – Rede de Transmissão de Dados

**SCE** – Secretaria de Controle Externo do TCM/SP

**SEI** – Sistema Eletrônico de Informações

**SIURB** – Secretaria Municipal de Infraestrutura Urbana e Obras

**SMSO** – Secretaria Municipal de Serviços e Obras

**SMSUB** – Secretaria Municipal de Subprefeituras

**SPObras** – São Paulo Obras

**SPTrans** – São Paulo Transporte

**SVMA** – Secretaria do Verde e Meio Ambiente

**TCMSP** - Tribunal de Contas do Município de São Paulo

**TCU** – Tribunal de Contas da União

**TR** – Termo de Referência

### 3. RESULTADOS

Após análise do Processo Administrativo SEI nº 7910.2022/0001456-6 e dos elementos técnicos relacionados, foram constatados os achados de auditoria descritos nos itens **3.1 a 3.8**.

#### 3.1. Introdução

Tratam os autos de Acompanhamento de Edital da Concorrência nº 053/2022/SPObras, promovida pela SPObras, com o seguinte objeto:

CONTRATAÇÃO DE EMPRESA OU CONSÓRCIO DE EMPRESAS, ESPECIALIZADAS EM ENGENHARIA PARA EXECUÇÃO DAS OBRAS E SERVIÇOS PARA **REQUALIFICAÇÃO DO CORREDOR E A REFORMA DOS PAVIMENTOS FLEXÍVEIS, PASSEIOS E DEMAIS ELEMENTOS JÁ EXISTENTES DA AV. INTERLAGOS** (TRECHO ENTRE AV. WASHINGTON LUÍS E AV. ATLÂNTICA) – NA REGIÃO SUL DA CIDADE DE SÃO PAULO. (peça 4, fl. 1, grifos no original).

A abertura da licitação foi aprovada em 25.11.2022 por meio da Resolução de Diretoria Nº PRE-DPR-211/2022 (peça 5, fls. 1/2).

Na sequência, a publicação do Edital ocorreu no DOC de 20.12.2022 (peça 5, fls. 3/4), com as formas de consulta e obtenção do instrumento e anexos.

A licitação será processada na modalidade de Concorrência, cujo tipo de julgamento das propostas ocorrerá pelo critério de menor preço, com execução dos serviços de forma indireta, sob o regime de empreitada por preços unitários, com prazo de execução de 14 meses, a contar da emissão da ordem de serviço.

A licitação rege-se pela Lei Federal nº 8.666/93 e suas alterações, Lei Municipal nº 13.278/02 e suas alterações, Lei Municipal nº 14.145 de 07/04/06, Decreto Municipal nº 44.279/03, Lei Complementar n.º 123/06, Decreto Municipal n.º 48.184/07, Decreto Municipal nº 49.511/08, Decreto Municipal n.º 50.977/09 e Decreto Municipal nº 56.475/15.

O valor estimado para a execução do objeto licitado é de R\$ 123.177.204,92 (cento e vinte e três milhões, cento e setenta e sete mil duzentos e quatro reais e noventa e dois centavos), na data-base de julho/2022 (sem desoneração).

A Entrega dos Envelopes foi prevista para o dia 20.01.2023, das 09h às 09h30 min e a Sessão de Abertura na mesma data, às 09h30 min, ambas na sala de reunião localizada no 6º andar, Rua XV de Novembro, 165, Centro - São Paulo/SP (peça 04, fl. 2). Já os pedidos de esclarecimentos deverão ser formulados por escrito até às 17h30min do dia 13/01/2023 e transmitidos via e-mail, endereçados à [licitacoes@spobras.sp.gov.br](mailto:licitacoes@spobras.sp.gov.br).

As obras e serviços serão remunerados com recursos provenientes da Secretaria Municipal de Infraestrutura e Obras – SIURB, onerando as dotações orçamentárias número 98.22.26.453.3009.5105.4.4.90.51.00.08 - Intervenções na Área de Mobilidade Urbana e 98.22.26.453.3009.5392.4.4.90.51.00.08 - Implantação de Corredores de Ônibus Novos - FUNDURB.

Por ordem de V. Exa. (peça 1), elaborou-se o presente Relatório Preliminar de Acompanhamento de Edital cujos achados serão apresentados a seguir.

### **3.1.1. Caracterização do empreendimento - considerações preliminares**

Trata-se da requalificação de um trecho ligeiramente superior a 9 km (nove quilômetros) do Corredor de ônibus de aproximadamente 33,00km (trinta e três quilômetros) que inicia-se na região central de São Paulo e estende-se até Parelheiros, seguindo pelas Avenidas 23 de Maio,

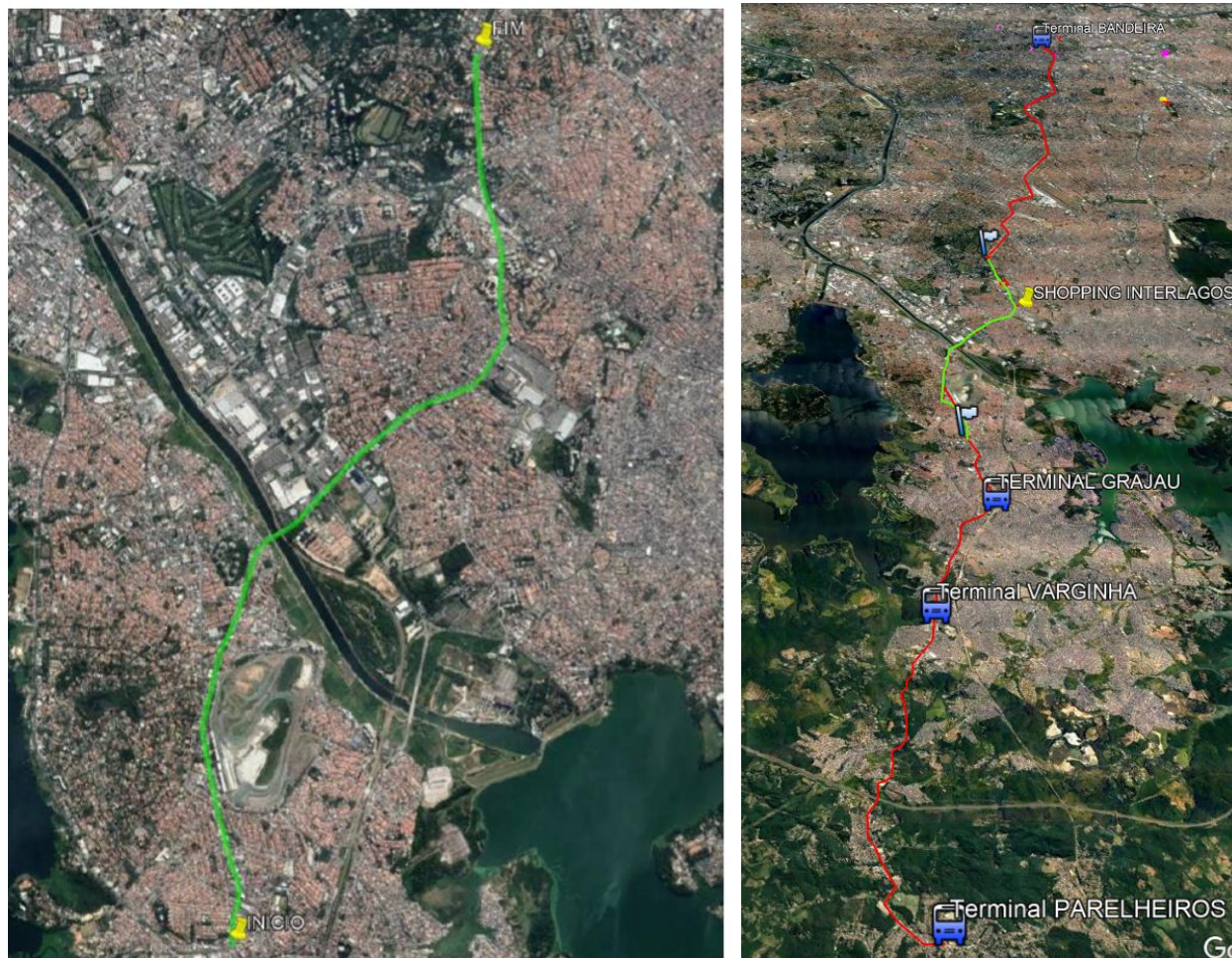
Rubem Berta, Washington Luiz, Interlagos (aqui transpondo o Rio Pinheiros pela ponte Jurubatuba), Senador Teotônio Vilela e Estrada Ecoturística de Parelheiros. Em seguida, ainda há ramificação pela Estrada Engenheiro Marsilac e Estrada da Cocaia (sem faixas exclusivas).

No percurso há os Terminais Grajaú, Varginha e Parelheiros, pela ordem.

Interessante registrar que desde o Centro até a intersecção da Av. Senador Teotônio Vilela com a Av. Atlântica, os ônibus seguem em faixa exclusiva pela direita, junto à calçada, sobre pavimento flexível de asfalto, exceto em paradas pontuais. Já no trecho seguinte, os ônibus seguem por faixa de pavimento rígido junto ao canteiro central até a atingir o Terminal Varginha, quando voltam a rodar pelas laterais em faixa exclusiva de pavimento flexível de asfalto.

A seguir são apresentadas 02 figuras indicativas do trecho de intervenção e do trecho completo do corredor de ônibus, para melhor visualização.

**Figuras 1 e 2** - Trecho de intervenção (Av. Interlagos + parte da Av. Teotônio Vilela) e Trecho total até Parelheiros



Fonte: Termo de Referência da SPObras – fl.10 e construção própria da Auditoria a partir do aplicativo Google Earth

De acordo com o TERMO DE REFERÊNCIA, item 2, a Origem busca justificar a contratação haja vista que:

As intervenções de melhoria da Avenida Interlagos fazem parte do Programa Corredores de Ônibus de São Paulo, integrante do Programa de Mobilidade Urbana a ser implantado pela São Paulo Obras – SPObras e operado pela São Paulo Transportes S/A – SPTrans, empresa responsável pela gestão do sistema de transporte municipal de São Paulo.

As melhorias previstas pretendem constituir um conjunto específico de intervenções que têm como objetivo corrigir a atual situação das vias em termos de condições dos pavimentos, melhoria e reforma da drenagem viária, adequação e renovação da sinalização viária, adequação da arquitetura das paradas de ônibus, implantação de pavimento rígido na faixa a direita do corredor, implantação de instalações elétricas das paradas de ônibus, adequação do urbanismo (principalmente quanto às condições dos passeios e acessibilidade), adequações paisagísticas, implantação de vala técnica (RTD) para o sistema do corredor, adequações de iluminação pública e ajustes em remanejamento de interferências para adequação das áreas para o projeto.

Entende-se que essas medidas são de fundamental importância para essas regiões e deverão impactar positivamente o desempenho das linhas de ônibus. O que se espera é a melhoria da frequência das linhas de ônibus e do tempo de viagem do sistema. (peça 10, fl. 6)

O Termo de Referência - TR (peça 10) é um conjunto de informações e prescrições com o objetivo de definir os trabalhos e serviços a serem executados.

Consta do item 3, que o objetivo geral do projeto é melhoria da segurança e mobilidade na Av. Interlagos com paradas à direita de forma a se obter indiretamente ampliação da capacidade e qualidade da operação do sistema de transporte público coletivo da Cidade de São Paulo e, dentre os objetivos específicos, ressalta-se:

- na faixa de tráfego geral, reforma do pavimento do tipo flexível, para melhorar a qualidade de acabamento;
- na faixa exclusiva dos ônibus, implantação de pavimento rígido para aumentar a vida útil do pavimento.

Quanto as principais características, o item 4 do Termo de Referência informa que o Corredor apresenta volume de ônibus variável entre 80 e 240 ônibus/hora no pico da manhã com o trecho do binário extremamente carregado.

Conta com 20 pontos de paradas tanto no sentido Centro-Bairro quanto no sentido Bairro-Centro, espaçadas em 450,00 metros, em média e a implantação será pela direita, juntamente aos passeios e acessos aos lotes. Seu eixo apresenta 20 travessias com transposições viárias e 105 travessias sem transposição.

Os cruzamentos/interseções existentes deverão ser tratados com semaforização das travessias de pedestres e, se necessário, acrescidas novas, de maneira a atender com qualidade os acessos às paradas.

Foram avaliadas ao longo das calçadas todas as guias rebaixadas existentes, sendo algumas mantidas, outras complementadas com tátil de alerta e propostas novas para garantir as rotas de acessibilidade. Também foram identificados os locais com desníveis e obstruções e propostas as devidas adequações nas rotas e a implantação dos pisos táteis ao longo das rotas acessíveis.

Nos acessos as novas paradas no canteiro central foram propostas rampas com corrimão nos locais necessários para atingir o nível 0,28 m das plataformas das Paradas.

Nas calçadas foram consideradas as faixas de serviço com largura aproximada de 1,00m, faixa livre com largura mínima de 1,20m e com rota acessível com piso direcional de 0,25m e a faixa de acomodação ou de acesso com largura variável.

As melhorias previstas no escopo do projeto pretendem constituir um conjunto específico de intervenções que têm como objetivo:

- Corrigir a atual situação das vias em termos de condições dos pavimentos;
- Melhoria e reforma da drenagem viária;
- Reforma da sinalização viária;
- Adequação da arquitetura das paradas de ônibus;
- Implantação de instalações elétricas das paradas de ônibus;
- Adequação do urbanismo (principalmente quanto às condições dos passeios e acessibilidade);
- Adequações paisagísticas;
- Implantação de vala técnica (RTD) para o sistema do corredor;
- Adequações de iluminação pública;
- Adequações de iluminação dos abrigos;

- Ajustes em remanejamento de interferências das redes de telecomunicação para adequação das áreas para o projeto;
- Remanejamento de postes para melhoria para acessibilidade.

Ainda é necessário ressaltar que tanto o TR quanto o Edital indicam expressamente tratar-se de [...] OBRAS E SERVIÇOS PARA REQUALIFICAÇÃO DO CORREDOR E A REFORMA DOS PAVIMENTOS FLEXÍVEIS, PASSEIOS E DEMAIS ELEMENTOS JÁ EXISTENTES [...].

Assim define os termos de relevância para a análise (peça 10, fl. 12):

- REFORMA – recuperar a condição original dos elementos.
- REQUALIFICAÇÃO – alteração dos elementos com melhorias qualitativas e quantitativas incluindo materiais de tecnologia diferenciados, inclusão de dispositivos dentre outros, de forma a melhorar a eficiência da condição funcional original.

### **3.1.2. Do conceito de um corredor de ônibus**

Conforme discorrido em **3.1.1.**, a intervenção ora proposta compreende apenas um trecho de 9,1 km de um corredor que, do Centro da Cidade até Parelheiros, tem praticamente 33km.

Do Centro até o final desta intervenção os ônibus seguem em faixa exclusiva pela direita, junto a calçada, sobre pavimento flexível de asfalto, exceto em paradas pontuais, em pavimento rígido.

Já no trecho seguinte, na confluência da Av. Atlântica, os ônibus seguem pela Av. Senador Teotônio Vilela por faixa de pavimento rígido até a atingir o Terminal Varginha, junto ao canteiro central. Neste, foi implantada uma ciclovia, que em direção ao Centro conecta-se com a Av. Atlântica, mas não segue pela continuação da Av. Teotônio Vilela, onde há informações de que a quase totalidade do trecho conta com restrições edilícias relativas a “melhoria viária”.

Daí voltam a rodar pelas laterais em faixa exclusiva de pavimento flexível de asfalto.

Conceitualmente, a cidade deve ser pensada de forma integrada. E os corredores de ônibus assim como os demais modais de transporte devem seguir a mesma lógica, a partir de um planejamento eficiente lastreado em pesquisas de demanda e projeções futuras.

O raciocínio deve ser sistêmico, integrando os vários sistemas, incluso o de Transporte urbano, coletivo e individual, relacionado ainda com as operações Estaduais – Trem e Metrô.

Assim, a análise da Auditoria não deve ser isolada, haja vista a necessidade de compreensão da “dinâmica” de crescimento da cidade e entorno. E de todos os pressupostos que justificam intervenções desta natureza, indicados no Termo de Referência, os quais deveriam valer para todo o traçado, do Centro da cidade até o ponto final, mesmo que gradualmente implantado.

Também, causa estranheza que exatamente neste momento, janeiro/2023, o trecho da Av. Washington Luiz que antecede a Av. Interlagos, de aproximadamente 1,2 km (a partir do Viaduto sobre a Av. Vicente Rao) está sendo objeto de recapeamento em pavimento asfáltico, incluída a faixa exclusiva de ônibus junto as laterais de ambas as pistas, através do Termo de Contrato 189/SMSUB/COGEL/2022 - SEI 6012.2022/0024517-2, no valor total de R\$ 15.677.193,88.

Da mesma forma, constata-se que o trecho da Av. Interlagos da Ponte Jurubatuba até Av. do Jangadeiro, em ambos os lados, encontra-se com a calçada totalmente reformada com piso tátil, serviços executados em meados de 2020 por meio do Contrato nº 147/SMSUB/COGEL/2020.

Restam então dúvidas relevantes que não se encontram devidamente esclarecidas na justificativa da licitação:

- Haja vista que a partir da Av. Interlagos os ônibus seguem pela direita em pavimento rígido, a mesma alteração de pavimento não seria cabível para o trecho anterior?
- Visto que a partir da confluência da Av. Atlântica os ônibus seguem pela esquerda, junto ao canteiro central e com implantação de ciclovia, a mesma alteração não seria cabível para o trecho precedente?
- Como será equacionado o “afunilamento” de pista sentido Centro, na ponte Jurubatuba?
- Como serão equacionadas as recorrentes inundações na passagem pelo Córrego Zavuvus?

Assim, cabe esclarecimentos pela SPObras acerca da diferença do tipo de pavimento utilizado no corredor exclusivo dos ônibus em outros trechos que interligam com o corredor previsto no certame, como também acerca das inundações recorrentes na passagem pelo Córrego Zavuvus.

### **3.1.3. Tratativas iniciais da Auditoria**

A equipe de Auditoria, desde o início de janeiro, buscou interlocução com a direção da SPObras para pleno conhecimento do empreendimento e das intervenções propostas, propondo a realização de uma reunião técnica com os responsáveis pelos estudos e definições de serviços constantes da Planilha Orçamentária e subsequente realização de visita ao trecho completo.

Posteriormente encaminhou uma Requisição de Documentos - RD (peça 12) em que foram relacionados os pontos inicialmente identificados, sem prejuízo de complementação posterior.

A reunião materializou-se apenas no dia 13.01.23, na sede da SPObras, presentes 02 técnicos, sendo consignado em Ata (peça 13) apenas os assuntos para os quais houve objetivo esclarecimento e/ou nova informação pertinente a análise da Auditoria.

As demais solicitações, iniciais e subsequentes, acerca de esclarecimentos e disponibilização de documentos essenciais para a análise da equipe de Auditoria, tais como Memória de Cálculo e Documentos de Referência, assim como o conteúdo da Audiência Pública, não foram atendidas, tendo sido prometidas no prazo mais breve possível.

Os achados de Auditoria são apresentados a seguir.

### **3.2. Constatações preliminares acerca da elaboração do certame pela SPObras**

Nos autos do Processo Administrativo SEI nº 6022.2022/0005946-2 consta o procedimento de contratação da SPObras para a prestação de serviços de consultoria e assessoria técnica especializada para apoio técnico preparatório e execução de licitação para a contratação das obras de Requalificação do Corredor de Ônibus Interlagos (trecho entre Avenidas Washington Luís e Atlântica) - Zona Sul.

O parecer jurídico favorável à contratação e o despacho autorizatório com a respectiva publicação no DOC constam anexados à peça 6, fls. 1/5.

A seguir, o material técnico preparatório a cargo da SPObras (peça 7):

- Termo de Referência e/ou Memorial Descritivo e/ou Especificações Técnicas das intervenções citadas;
  - Projetos Básicos e/ou Executivos e/ou Relatório Técnicos;
  - Planilha de serviços e quantidades com memória de cálculo e descrição dos serviços;
  - Orçamento Referencial, contendo planilha de serviços e preços, Normas de Medição, Normas de Aprovação de Preços Adicionais, modelos de: planilha, CPU, BDI, Lista de Encargos Sociais, e outros.
- Os arquivos deverão ser juntados a este SEI, contendo a identificação e assinatura dos responsáveis técnicos de cada área envolvida, incluindo documentos emitidos externamente, incluindo cópia das suas respectivas ART's ou RRT's.

Todavia, em consulta aos Processos Administrativos SEI nº 7910.2022/0001456-6 (certame) e nº 6022.2022/0005946-2 (contratação SPObras), não se localizou a celebração de ajuste formal entre a SPObras e a SIURB que ratifique esse acordo e agasalhe tanto a realização do procedimento licitatório quanto a elaboração do material técnico necessário para caracterizar o objeto da licitação, possibilitando a avaliação do custo das obras e a definição dos métodos e prazo de execução.

Ademais disto, a SPObras é uma empresa estatal, cujo regramento de licitações está disposto na Lei Federal nº 13.303/16. O período de adaptação do Estatuto das Estatais já foi consumado, de modo que caberia à SPObras utilizar desse regramento específico nos certames que realiza.

Ainda, com relação à matéria, no subitem 4.1.2. do Edital, consta que a licitante vencedora da presente licitação firmará Contrato diretamente com a Secretaria Municipal de Infraestrutura Urbana e Obras – SIURB, a qual promoverá a adjudicação do objeto.

Ato contínuo, consta no Anexo II - Minuta de Contrato, em sua cláusula décima, que a fiscalização dos trabalhos será feita pela SPObras.

Assim, têm-se que a SPObras elaborou os elementos técnicos que subsidiaram a licitação, é responsável pelo processamento do certame e será responsável pela fiscalização do Contrato.

Nesse sentido, cabe esclarecimentos quanto à legislação de regência do certame, bem como se faz necessário anexar o contrato entre a SIURB e a SPObras aos Processos SEI relacionados à contratação.

### **3.3. Ausência de memória de cálculo do orçamento**

O Anexo XI do Edital de Licitação (peças 8 e 9) apresenta os documentos que compõem a avaliação dos custos das obras, contendo Planilha Orçamentária Referencial, na data-base de julho/2022 (sem desoneração), totalizando R\$ 123.177.204,92: Curva ABC de Serviços; Composições de Preços Unitários; Norma e Critérios de Medição de Serviços; Norma de Serviços Adicionais; Composições de BDI, sendo adotadas duas taxas: 22,76% para pavimentos e 33,20% para projetos; Encargos Sociais; e o Cronograma físico-financeiro das obras.

Ocorre que não consta no SEI nº 7910.2022/0001456-6 a memória de cálculo do orçamento, de modo que não é possível aferir se os quantitativos estão compatíveis com os serviços licitados.

Com a falta dessa memória de cálculo, dificulta-se aos proponentes avaliarem os custos reais da obra, bem como não permite que este TCMSp audite o Edital e a execução contratual, haja vista que não há parâmetro técnico para verificar os quantitativos que estão sendo licitados.

Diante de todo o exposto, na medida em que não foi encontrada memória de cálculo que lastreie os quantitativos que compõem o orçamento desta licitação no PA, constata-se infringência ao Art. 6º, inc. IX, alínea 'f', da LF nº 8.666/93.

### **3.4. Cronograma físico-financeiro insuficiente**

No Anexo XI do Edital de Licitação (peça 9) é apresentado o cronograma físico financeiro das obras. Esse documento técnico elenca apenas os grupos de serviços macros do orçamento, sem nenhuma metodologia que lastreie os prazos apresentados, tampouco o tempo sugerido para o término das obras.

Nessa esteira, o prazo de entrega de uma obra deve advir de um estudo sistematizado oriundo do próprio orçamento detalhado da empreitada, de modo a servir como uma ferramenta para o bom acompanhamento do empreendimento, capaz de subsidiar a concessão de aditivos de prazos ou de eventuais multas em face de seu descumprimento.

Do exposto, o cronograma físico financeiro apresentado é insuficiente em infringência ao Art. 6º, inc. IX, alínea 'f', da LF nº 8.666/93.

### **3.5. Ausência de pesquisas de preços**

Em consulta ao Anexo XI do Edital de Licitação e ao Processo Administrativo SEI nº 7910.2022/0001456-6, verifica-se que diversos preços referenciais foram obtidos por meio de cotações no mercado sem, contudo, haver a junção da documentação hábil de sorte a comprovar essa pesquisa.

A título ilustrativo, é possível observar a existência do Insumo Concreto Usinado Fck=40Mpa com origem em cotações de mercado nas CPUs dos serviços que tratam do Pavimento Rígido de Concreto Simples com cura, de 24 horas e 3 dias, respectivamente (Códigos ITL-005 e ITL-006). Não se localizou nos autos a documentação que confira lastro a esses valores vide subitem **3.6.3**.

Ainda, retomando à questão da ausência de documentação que confira lastro às cotações elaboradas pela SPObras, verifica-se que essa desconformidade está presente em todas os outros serviços de códigos ITL-002, ITL-007, ITL-008, ITL-011, ITL-012, ITL-016 a 021, ITL-024 a 028 e ITL-031 (fls. 28/55 da peça 8).

Portanto, a ausência de documentação hábil que fundamente as pesquisas de preços adotadas no Orçamento de Referência infringe o inciso II, § 2º, art. 7º da LF nº 8.666/93, bem como impossibilita a verificação da compatibilidade dos preços orçados.

### **3.6. Das irregularidades constatadas no orçamento apresentado**

Em que pese não haver memória de cálculo dos quantitativos, foi possível constatar irregularidades no orçamento referencial, conforme exposto nos itens a seguir.

#### **3.6.1. Assistência Técnica à Obras (ATO)**

Consta no Orçamento Referencial a previsão de serviço de Assistência Técnica à Obra (ATO) no montante de R\$ 2.243.828,40 (c/ BDI de 33,20% referente a Projetos) e de Administração Local no montante de R\$ 6.497.502,75 (c/ BDI de 22,76% referente a Pavimentação), representando, respectivamente, 1,82% e 5,27% do total previsto para pagamento. (peça 8, fls. 2 e 16/17).

Ocorre que no Termo de Referência (TR) não há menção aos serviços a serem prestados pela equipe técnica proposta para o serviço de ATO, tampouco consta nos autos memória de cálculo relacionando os produtos a serem entregues com as horas de profissionais previstas para o item.

Além disso, no cronograma apresentado consta a distribuição linear desse item nos 12 meses de obra caracterizando a prestação de serviços contínuos, de forma análoga à estrutura técnica da Administração Local das obras, cuja remuneração se dá em item próprio.

O Termo de Referência (peça 10, fl. 71), traz o que segue:

A CONTRATADA deverá promover o ACOMPANHAMENTO TÉCNICO DA OBRA – ATO, obrigatório de Contrato, e, para tanto, apresentar lista de profissionais destacados por disciplina no seu atendimento, que prestarão serviços **sempre que solicitado pela SPOBRAS**. Deverão fazer parte da equipe profissionais consultor (es) em solo, estrutura, concreto, ar condicionado, obrigatoriamente, além de outros que se fizerem necessários durante o processo. Os demais profissionais envolvidos no acompanhamento deverão atender às necessidades projetuais e executivas. (grifos nossos).

Considera-se que tais serviços, compreendendo consultores em áreas de Solo, Estrutura, Concreto e Ar-Condicionado (esta uma atividade equivocada), não deveriam integrar a Planilha Orçamentária da Obra, deixando assim de onerá-lo indevidamente, pois típicos de atividades de gerenciamento ou consultoria, a atender um conjunto de obras, e acionados quando necessário.

Merece destaque que a SIURB possui contratos de gerenciamento (Contratos n. 048, 049 e 050/SIURB/22) em que profissionais do tipo Consultor, Coordenador, Engenheiros, entre outros, são contratados para execução de serviços equivalentes, conforme objeto a seguir:

PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS TÉCNICOS ESPECIALIZADOS EM ENGENHARIA CONSULTIVA PARA APOIO NO GERENCIAMENTO, SUPERVISÃO E ASSESSORIA TÉCNICA NA IMPLEMENTAÇÃO E EXECUÇÃO DOS PROGRAMAS E EMPREENDIMENTOS DE INFRAESTRUTURA URBANA E EDIFICAÇÕES PÚBLICAS, SOB RESPONSABILIDADE DA SIURB, NO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, DIVIDIDO EM TRÊS LOTES. (Edital de Licitação nº 001/21/SIURB que originou nos Contratos nº 048, 049 e 050/SIURB/22).

Assim, compete à SIURB esclarecer o motivo pelo qual não utiliza os contratos de gerenciamento em vigor para a realização dos serviços de ATO, visto que os objetos desses contratos englobam atividades semelhantes como é o caso de supervisão e assessoria técnica para execução de empreendimentos.

De todo exposto, não constam justificativas para a adoção de equipe técnica proposta para o item de Assistência Técnica de Obra - ATO, tampouco memória de cálculo e discriminação dos serviços a serem prestados, em infringência ao artigo 7º da Lei Federal nº 8.666/93.

### **3.6.2. Desvio de Tráfego**

No Orçamento Referencial foram previstos 02 (dois) itens relacionados ao serviço de operacionalização e monitoramento de desvios de tráfego para a realização de obras (peça 8, fl. 9):

- ITL-007 - EQUIPE PARA REALIZAÇÃO DE SERVIÇOS DE OPERACIONALIZAÇÃO E MONITORAMENTO DE DESVIOS DE TRÁFEGO DO SISTEMA VIÁRIO, PARA A REALIZAÇÃO DAS OBRAS, COMPOSTA POR 01 VIATURA PICK-UP COM LUMINOSO GIROFLEX E ADESIVADA NO PADRÃO CET/SP, COM MOTORISTA E MATERIAIS PARA CANALIZAÇÃO, DESVIO E INTERDIÇÕES DE PISTAS - 02 OPERADORES DE TRÁFEGO POR UM PERÍODO DE 8H/DIA.
- ITL-008 - EQUIPE PARA REAEQUIPE PARA REALIZAÇÃO DE SERVIÇOS DE OPERACIONALIZAÇÃO E MONITORAMENTO DE DESVIOS DE TRÁFEGO DO SISTEMA VIÁRIO, PARA A REALIZAÇÃO DAS OBRAS, COMPOSTA POR 01 VIATURA PICK-UP COM LUMINOSO GIROFLEX E ADESIVADA NO PADRÃO CET/SP, COM MOTORISTA E MATERIAIS PARA CANALIZAÇÃO, DESVIO E INTERDIÇÕES DE PISTAS - 02 OPERADORES DE TRÁFEGO PERÍODO DE 22:00 ÀS 06:00 HORAS.

Para esses dois itens foram previstos os valores totais de R\$ 2.200.461,36 e R\$ 2.721.258,24, respectivamente, perfazendo o montante de R\$ 4.921.719,60 c/ BDI, cerca de 4% do total da obra.

Inicialmente, registra-se que foram previstos 24 meses para cada um desses itens, tanto o diurno quanto o noturno, embora a obra possua previsão de apenas 12 meses.

Inicialmente, cabe mencionar que a unidade utilizada não se mostra a mais apropriada para caracterização do serviço, visto que 24 meses ultrapassa o próprio período de execução das obras. A remuneração por meio de uma unidade genérica “mês”, não traz uma correspondência direta com a equipe e equipamentos que realmente serão utilizados no período.

Ainda, note-se que para o item ITL-007, cujo o período de trabalho é de 8h/dia, faz sentido a previsão de 24 unidades de serviço (2 equipes x 12 meses), totalizando-se um período de 16h de trabalho que poderá ser verificado quando da execução contratual. Por outro lado, para o item ITL-008, correspondente ao serviço realizado no período noturno, é necessária a previsão de apenas uma equipe para alcançar um ciclo de 24h de serviço (16h do item ITL-007 + 8h do item ITL-008).

Assim, não existem justificativas para a inclusão de 24 meses ou unidades de serviço para o item ITL-008, alcançando um sobrepreço de R\$ 1.360.629,12 c/ BDI.

Em seguida, compulsando as CPUs, nota-se que para os serviços *sub examine* foi elaborada uma composição sintética, obtida por meio de cotação, sem apresentar a equipe técnica do item, os veículos e equipamentos a serem utilizados e memória de cálculo com discriminação dos serviços. Tudo isso impossibilita verificar a razoabilidade dos preços propostos.

Do exposto, verifica-se sobrepreço de R\$ 1.360.629,12 (c/ BDI) para o item ITL-008 relativo a operacionalização e monitoramento de desvios de tráfego no período noturno.

Ademais, para esses itens, foram apresentadas somente composição sintética (remuneração mensal), sem contemplar a sua equipe técnica, os veículos e equipamentos a serem utilizados e memória de cálculo com discriminação dos serviços, infringindo o artigo 7º da Lei Federal nº 8.666/93, bem como impossibilitando verificar a razoabilidade dos preços propostos.

Por fim, destaca-se que já foram constatadas irregularidades nas fiscalizações realizadas por esta Coordenadoria com relação aos serviços relativos ao desvio de tráfego. Cita-se, por exemplo, o e-TC nº 012260/2019, no qual foi constatada nas visitas realizadas a presença de uma única equipe de desvio de tráfego, composta por 2 operadores e um veículo de passeio.

De forma análoga ao discorrido em relação ao ATO, item 3.6.1., considera-se que tais serviços são de competência da Companhia de Engenharia de Tráfego - CET, que detém a expertise da operacionalização e monitoramento no Município de São Paulo e deve contar com equipe própria a disposição das várias obras, a serem acionados apenas quando necessário, em estrita consonância com o cronograma físico.

### 3.6.3. Dos serviços de pavimento rígido

No orçamento referencial foram previstos 03 (três) itens relacionados à execução de pavimento rígido de concreto.

- ITL-004 - PAVIMENTO RÍGIDO DE CONCRETO SIMPLES - PCS, FCK=40MPA, (NÃO INCLUSO BARRAS DE TRANSFERENCIA E LIGAÇÃO) ESPESSURA-24CM.
- ITL-005 - PAVIMENTO RÍGIDO DE CONCRETO SIMPLES - PCS, FCK=40MPA, CURA - 24 HORAS (NÃO INCLUSO BARRAS DE TRANSFERENCIA E LIGAÇÃO) ESPESSURA-24CM.
- ITL-006 - PAVIMENTO RÍGIDO DE CONCRETO SIMPLES - PCS, FCK=40MPA, CURA - 3 DIAS (NÃO INCLUSO BARRAS DE TRANSFERENCIA E LIGAÇÃO) ESPESSURA-24CM.

Para esses três itens foram previstos os valores totais de R\$ 6.917.056,10, R\$ 236.705,86 e R\$ 1.905.850,70, respectivamente, perfazendo o montante de R\$ 9.059.612,66 c/ BDI, cerca de 7,4% do total da obra. (peça 8, fl. 7).

Analisando as CPUs, verifica-se que o principal insumo de preço de cada um desses serviços refere-se ao concreto usinado, conforme segue:

**Quadro 01** – Concreto usinado para pavimento rígido.

| Código  | Fonte   | Insumo                                                  | Und. | Custo Unitário (R\$) |
|---------|---------|---------------------------------------------------------|------|----------------------|
| ITL-004 | SIURB   | CONCRETO FCK=40MPA C/ BRITA 1 E 2                       | m³   | 495,73               |
| ITL-005 | Cotação | CONCRETO USINADO FCK=40MPA, FCTMK=4,5MPA, CURA 24 HORAS | m³   | 714,47               |
| ITL-006 | Cotação | CONCRETO USINADO FCK=40MPA, FCTMK=4,5MPA, CURA 3 DIAS   | m³   | 628,97               |

Fonte: fls. 30/32 da peça 8.

Do Quadro 01 têm-se que a principal diferença entre os concretos orçados se refere ao tempo de cura, ou seja, o acréscimo de valor se dá pela adição de aditivos nos concretos para a cura de 24 horas e de 3 dias.

Além disso, destaca-se que os concretos que compõem os itens ITL-005 e ITL-006 foram obtidos por meio de cotações, diversamente do concreto que compõe o item ITL-004 cujo preço origina-se da Tabela SIURB.

Verifica-se que a diferença de preços entre o insumo cuja origem de preço é a Tabela SIURB e os insumos cotados é de 44% para o concreto com cura de 24 horas e de 27% para o concreto com cura de 3 dias.

Ato contínuo, tendo em vista essa diferença de valores, caberia à SPObras, no caso concreto, compor esses preços unitários com os ajustes necessários e não somente se basear em cotações de custo. Tal diferença proporcional somente pela incorporação de aditivos no concreto precisa de comprovação.

Ademais, cumpre frisar que conforme tratado no subitem **3.5** deste Relatório não constam no processo SEI as respectivas cotações de custo.

Do exposto, não está justificada a relevante diferença de custo entre o concreto usinado da tabela SIURB e aqueles cujos valores foram obtidos por meio de cotações, infringindo a alínea “f” do inciso IX do art. 6º da LF nº 8.666/93.

#### **3.6.4. Da terra preparada para plantio e espécies vegetais para plantio**

No orçamento referencial foi previsto o serviço de “Terra preparada para plantio” na quantidade de 5.601,30 m³, totalizando R\$ 1.848.877,10 c/ BDI. (peça 8, fl. 14).

Consoante CPU da EDIF apresentada a seguir, esse serviço utiliza insumos como adubo orgânico e terra vegetal preta.

**Quadro 02** – CPU do serviço de Terra preparada para o plantio

| Código | Insumo                        | Unid. | Valor por unidade (R\$) | Coefficiente | Valor (R\$) |
|--------|-------------------------------|-------|-------------------------|--------------|-------------|
| 02086  | Ajudante de jardineiro (SGSP) | H     | 21,99                   | 0,50         | 10,9951     |
| 38555  | Adubo orgânico – esterco      | m³    | 239,41                  | 0,15         | 35,9115     |
| 38557  | Terra vegetal preta           | m³    | 261,16                  | 0,85         | 221,9860    |

Fonte: item 18-80-11 EDIF.

Ocorre que está previsto a utilização dessa terra vegetal preta em toda a metragem cúbica referente ao paisagismo da obra, todavia, é cediço que, na prática, a utilização de terra preta adubada se dá somente nas espessuras mais superficiais, onde há a colocação de grama, sendo utilizados materiais menos nobres nas camadas inferiores.

Para fins comparativos a Tabela SIURB, para a data-base de julho de 2022, possui além dessa terra preta no valor R\$ 261,16, a terra vegetal marrom no custo de R\$ 119,57 (código 38557).

E, uma vez que não consta memória de cálculo dos serviços nos autos, torna-se inviável obter com exatidão a espessura de terra vegetal preta prevista a ser trocada nos serviços de paisagismo.

Nesse sentido, cabe à SPObras justificar a utilização de terra vegetal preta em toda metragem cúbica relativa ao paisagismo da obra.

No que se refere às espécies vegetais para plantio, constam da Planilha Orçamentária:

**Quadro 03 – Projeto de Paisagismo**

| item | Discriminação                     | Unid. | Quantidade | Valor unitário c/ BDI | Valor total (R\$) |
|------|-----------------------------------|-------|------------|-----------------------|-------------------|
| 392  | GRAMA PRETA (OPHIOPGUM JAPONICUS) | m²    | 28.006,49  | 57,52                 | 1.610.933,30      |
| 393  | GOIABA DA SERRA (ACCA SELLOWIANA) | un.   | 1.075,00   | 335,45                | 360.608,75        |

Fonte: Planilha Orçamentária SPObras.

Tais quantitativos não puderam ser aferidos em razão da ausência da Memória de Cálculo, assim como da ausência de Projetos Técnicos de Paisagismo.

Entretanto, não se justifica a adoção da grama preta em substituição a grama tradicional, cujo valor é significativamente inferior, haja vista a expressiva área a ser recoberta e o preço final, representativo de 1,31% do valor do contrato.

Também não se justifica a adoção de um espécime arbustivo frutífero (Goiaba da Serra – ACCA SELLOWIANA), presente apenas em regiões altas e frias do sul do Brasil, cuja adaptação em São Paulo aparenta ser difícil.

Haja vista que não foi identificado se o plantio se daria ao longo do canteiro central ou nos passeios, cabe ressaltar que as raízes podem vir a afetar as redes implantadas nas valas técnicas e, em maior probabilidade, a tubulação que segue enterrada no eixo do canteiro central para atender os postes de iluminação previstos.

### **3.6.5. Dos serviços referentes à sistemas inteligentes de monitoramento de trânsito e informação dinâmica**

No Termo de Referência foram previstos diversos serviços relativos aos Sistemas Inteligentes de Monitoramento de Trânsito e Informação Dinâmica do corredor de ônibus e do tráfego ao longo do eixo viário, incluindo as seguintes atividades (peça 10, fls. 35/36):

- Circuito Fechado de Televisão (CFTV);
- Sistemas de Semáforos Inteligentes;
- Sensores de Tráfego;
- Rede de Transmissão de Dados (RTD) dedicada à CET/SP;
- Rede de Transmissão de Dados (RTD) dedicada à SPTrans.

Do orçamento referencial, têm-se que para esses sistemas foi previsto o valor de R\$ 4.037.242,72, c/ BDI, cerca de 3,3% do valor global do contrato. (peça 8, fl. 16)

Todavia, em 31.08.2022, foi formalizado o Termo Aditivo nº 05 ao Contrato nº 003/SMSO/2018, cujo objeto é a inclusão dos serviços de substituição, manutenção e modernização da infraestrutura da rede semaforica do Município. Assim, desde agosto de 2022, a concessionária, além da gestão da infraestrutura da rede de iluminação pública, está atuando em relação à rede semaforica.

Assim, cabe à SPObras esclarecer se os serviços referentes à sistemas inteligentes de monitoramento de trânsito e informação dinâmica não fazem parte do escopo da PPP da Iluminação Pública - Contrato nº 003/SMSO/2018, possibilitando haver a coexistência de dois contratos distintos para o mesmo tipo de objeto.

### **3.6.6. Dos projetos de pavimentação**

Os projetos da licitação foram disponibilizados no “Anexo I – Termo de Referência e Anexos”, dentre os tipos de projetos, tem-se o de Pavimentação.

Foram apresentados 13 projetos de pavimentação, são eles:

- DE-VM-IN-01-4P-00-001-A
- DE-VM-IN-01-4P-00-002-A

- DE-VM-IN-01-4P-00-003-A
- DE-VM-IN-01-4P-00-004-A
- DE-VM-IN-01-4P-00-005-A
- DE-VM-IN-01-4P-00-006-A
- DE-VM-IN-01-4P-00-007-A
- DE-VM-IN-01-4P-00-009-A
- DE-VM-IN-01-4P-00-010-A
- DE-VM-IN-01-4P-00-011-A
- DE-VM-IN-01-4P-00-012-A
- DE-VM-IN-01-4P-00-013-A

Inicialmente, cabe tecer algumas informações:

O projeto do arquivo nomeado como DE-VM-IN-01-4P-00-007-A é referente ao de código/n. DE-VM-IN-01-4P-00-008-A, conforme pode ser verificado no carimbo do projeto. Isso é, não foi apresentado o projeto de código/n. DE-VM-IN-01-4P-00-007-A aos licitantes.

Ainda, segue legenda apresentada nos projetos:

**Figura 03 – Legenda dos projetos de pavimentação**

| LEGENDA:                                                                            |                                                                                                                                                      |
|-------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | IMPLANTAÇÃO DE PAVIMENTO RIGIDO                                                                                                                      |
|  | RESTAURAÇÃO DA PISTA EXISTENTE TIPO REST-1<br>(FRESAGEM NA ESP. DE 3,0 cm + RECOMPOSIÇÃO NA ESP. DE 3,0 cm)                                          |
|  | RESTAURAÇÃO DA PISTA EXISTENTE TIPO REST-2<br>(FRESAGEM NA ESP. DE 10,0 cm + RECOMPOSIÇÃO NA ESP. DE 10,0 cm)                                        |
|  | RESTAURAÇÃO DA PISTA EXISTENTE TIPO REST-3<br>(FRESAGEM NA ESP. DE 8,0 cm + RECOMPOSIÇÃO NA ESP. DE 8,0 cm + REFORÇO ESTRUTURAL NA ESP. DE 5,0 cm)   |
|  | RESTAURAÇÃO DA PISTA EXISTENTE TIPO REST-4<br>(FRESAGEM NA ESP. DE 12,0 cm + RECOMPOSIÇÃO NA ESP. DE 12,0 cm)                                        |
|  | RESTAURAÇÃO DA PISTA EXISTENTE TIPO REST-5<br>(FRESAGEM NA ESP. DE 8,0 cm + RECOMPOSIÇÃO NA ESP. DE 8,0 cm)                                          |
|  | RESTAURAÇÃO DA PISTA EXISTENTE TIPO REST-6<br>(FRESAGEM NA ESP. DE 6,0 cm + RECOMPOSIÇÃO NA ESP. DE 6,0 cm)                                          |
|  | RESTAURAÇÃO DA PISTA EXISTENTE TIPO REST-7<br>(FRESAGEM NA ESP. DE 11,0 cm + RECOMPOSIÇÃO NA ESP. DE 11,0 cm + REFORÇO ESTRUTURAL NA ESP. DE 3,0 cm) |
|  | RESTAURAÇÃO DA PISTA EXISTENTE TIPO REST-8<br>(FRESAGEM NA ESP. DE 12,0 cm + RECOMPOSIÇÃO NA ESP. DE 12,0 cm + REFORÇO ESTRUTURAL NA ESP. DE 2,0 cm) |
|  | RESTAURAÇÃO DA PISTA EXISTENTE TIPO REST-9<br>(FRESAGEM NA ESP. DE 9,0 cm + RECOMPOSIÇÃO NA ESP. DE 9,0 cm + REFORÇO ESTRUTURAL NA ESP. DE 4,0 cm)   |
|  | RESTAURAÇÃO DE TABULEIRO DE OAE EXISTENTE<br>(FRESAGEM NA ESP. DE 7,0 cm + RECOMPOSIÇÃO NA ESP. DE 7,0 cm)                                           |
|  | RECONSTRUÇÃO DO PAVIMENTO EXISTENTE DEVIDO À REMODELAÇÃO DO SISTEMA DE DRENAGEM                                                                      |
|  | DEMOLIÇÃO DE PAVIMENTO EXISTENTE                                                                                                                     |
| NOTAS:                                                                              |                                                                                                                                                      |
| 1 – TODAS AS MEDIDAS ESTÃO EM METRO, EXCETO INDICAÇÃO CONTRÁRIA.                    |                                                                                                                                                      |
| 2 – PARA SEÇÕES TIPO DE PAVIMENTOS VER DESENHOS DE-VM-IN-01-5P-101 A 107.           |                                                                                                                                                      |

Fonte: Projetos de pavimentação.

Note-se que foram identificados, na legenda dos projetos, 3 diferentes tipos de pavimentos com a cor cinza, sob a mesma tonalidade. Assim, fica impossibilitada a identificação de cada um desses 3 pavimentos nos projetos. Também não é possível identificar o tipo de concreto a ser utilizado em cada trecho do pavimento rígido, se com cura normal, 24 horas e 3 dias.

Além do mais, note-se que ao fim da legenda é informado por meio de nota que as seções tipo dos pavimentos estão definidas nos desenhos DE-VM-IN-01-5P-101 a 107, que também não foram disponibilizados.

Ainda, de acordo com o Termo de Referência, o corredor da Av. Interlagos possui 9,1 km de extensão (peça 10, fl. 7). Apenas como referência, se utilizarmos a extensão de 18,2 (2 trechos de 9,1 km) x largura média do pavimento rígido (3,3 m), alcançamos uma área de 60.060 m<sup>2</sup>.

**Quadro 04** – Serviços de execução de pavimento rígido

| ITEM    | CÓDIGO  | DISCRIMINAÇÃO                                                                                                                          | UN.            | QUANT.    | PREÇO (R\$) |              |
|---------|---------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|-----------|-------------|--------------|
|         |         |                                                                                                                                        |                |           | UNITÁRIO    | TOTAL        |
| 156     | ITL-004 | PAVIMENTO RÍGIDO DE CONCRETO SIMPLES - PCS, FCK=40MPA, (NÃO INCLUSO BARRAS DE TRANSFERENCIA E LIGAÇÃO ) ESPESSURA-24CM                 | m <sup>2</sup> | 37.341,05 | 185,24      | 6.917.056,10 |
| 157     | ITL-006 | PAVIMENTO RÍGIDO DE CONCRETO SIMPLES - PCS, FCK=40MPA, CURA - 3 DIAS (NÃO INCLUSO BARRAS DE TRANSFERENCIA E LIGAÇÃO ) ESPESSURA- 24CM  | m <sup>2</sup> | 8.401,74  | 226,84      | 1.905.850,70 |
| 158     | ITL-005 | PAVIMENTO RÍGIDO DE CONCRETO SIMPLES - PCS, FCK=40MPA, CURA - 24 HORAS (NÃO INCLUSO BARRAS DE TRANSFERENCIA E LIGAÇÃO ) ESPESSURA 24CM | m <sup>2</sup> | 933,53    | 253,56      | 236.705,86   |
| TOTAL = |         |                                                                                                                                        |                | 46.676,32 | TOTAL =     | 9.059.612,66 |

Fonte: Projetos de pavimentação.

Por outro lado, ao somar os quantitativos dos itens relativos a execução de pavimento rígido, alcança-se somente uma área de 46.676,32 m<sup>2</sup>. Isso é, não está claro se o pavimento rígido será executado em toda extensão como prevê o projeto ou se em apenas alguns trechos. Visto que a m<sup>2</sup> estimada pelos projetos é inferior ao cálculo mencionado.

Ainda, merece destaque que o objeto da contratação é relativo a “execução das obras e serviços para requalificação do corredor e a reforma dos pavimentos flexíveis, passeios e demais elementos já existentes da Av. Interlagos” em que mais de R\$ 50 milhões do contrato é referente a itens diretamente relacionados a execução dos pavimentos. A ausência de projetos, memória de cálculo e detalhes das seções tipo, impacta diretamente na precisa caracterização dos itens e serviços da planilha.

Assim, a não disponibilização de diversas pranchas do projeto de pavimentação, da memória de cálculo, em conjunto com as falhas constatadas para a correta identificação dos pavimentos, impossibilita a averiguação da razoabilidade das quantidades apresentadas em orçamento.

Cabe mencionar que o Projeto Básico é uma peça imprescindível para execução de obra e que propicia a Administração conhecimento pleno do objeto que se quer licitar, de forma detalhada, clara e precisa. Além de que permite aos licitantes o conhecimento das informações e elementos necessários a boa elaboração da proposta.

No presente caso, constata-se falhas na disponibilização de projetos e informações necessárias para a precisa e completa caracterização dos pavimentos rígidos e flexíveis a serem executados no objeto do certame, em infringência ao art. 7º, inc. I do § 2º da Lei Federal 8.666/93.

### **3.6.7. Dos serviços de reabilitação estrutural de tubulação de concreto**

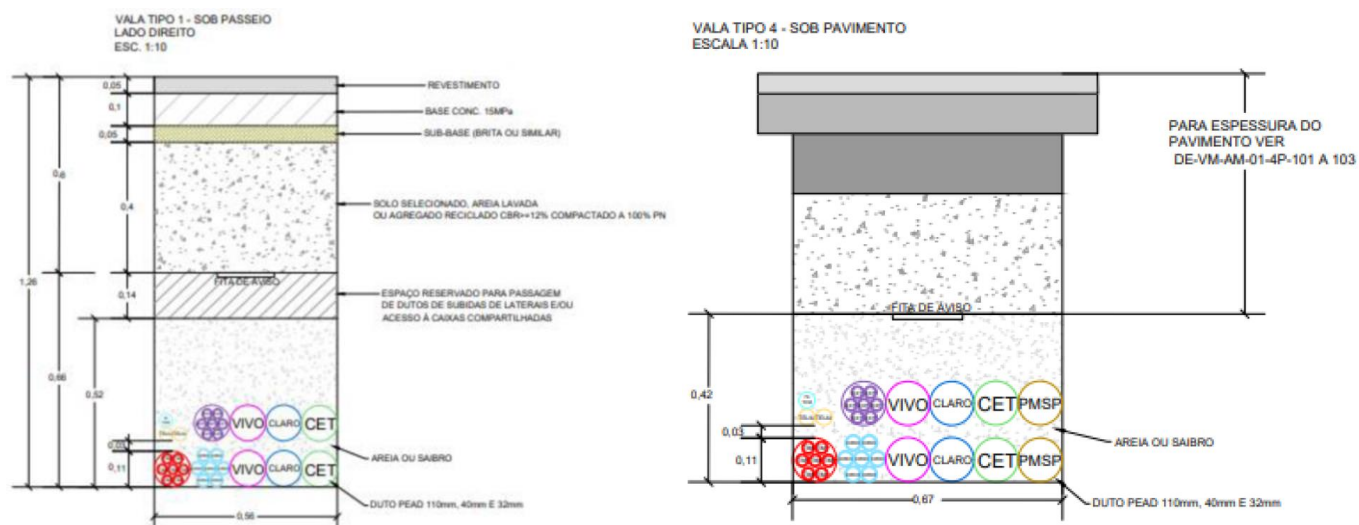
O item 43 da Planilha Orçamentária, integrante do bloco 1.4. - CIPP – RECUPERAÇÃO ESTRUTURAL DE REDES, traz um serviço de reabilitação estrutural de tubulações de concreto com diâmetro de 401 a 600mm, numa extensão de 301,41m, cujo valor total previsto, c/ BDI, é de R\$ 2.967.037,84, representativo de 2,41% do valor total.

Ocorre que tal rede não foi identificada nos projetos, assim como a documentação que ampara tal necessidade. Constata-se o mesmo em relação aos demais itens, de 39 a 47 deste bloco de serviços, cujo valor total com BDI, atinge praticamente 4% do valor total previsto.

### **3.6.8. Dos 3 tipos de valas técnicas**

A intervenção prevê a implantação de valas técnicas para dutos da CET (de um lado da via) e da SPTrans (de outro lado da via), conjugados com tubulação das várias concessionárias de telefonia. As figuras a seguir, extraídas do Termo de Referência, indicam como devem ser executadas, seja ao longo das calçadas, seja nas diversas travessias.

**Figuras 04 e 05 – Valas tipo 1 e 4 – Sob passeio e pavimento**



Fonte: Termo de Referência (peça 10, fls. 34/35).

Entretanto, em reunião, os técnicos da SPObras (vide Ata de Reunião, peça 13) afirmaram que as valas serão segregadas, para evitar risco de manipulação indevida das redes da CET e da SPTrans.

E, ainda, que uma 3ª vala, de responsabilidade exclusiva da ENEL, será aberta para o rebaixamento completo da fiação elétrica de todos o trecho, compreendendo a remoção total dos postes existentes.

Na Planilha Orçamentária estes serviços estão reunidos no item 8 - PROJETO DE VALA TÉCNICA, cujo valor total com BDI é de R\$ 6.277.418,62.

Cabe então a SPObras esclarecer se parte das despesas previstas neste item seriam de responsabilidade das Concessionárias de Iluminação, Transporte Coletivo, Telecomunicações e/ou da ENEL, assim como detalhar como se efetivará a coordenação destas atividades.

### 3.6.9. Do local de disposição de resíduos sólidos

A Planilha Orçamentária traz os seguintes itens de serviço relacionados ao local de destinação de resíduos, que importam no valor total de R\$ 4.562.309,70 (valor total consolidado para os itens), incluso BDI (peça 8, fls. 3/17):

- Item 04-15-00 - CARGA E REMOÇÃO DE TERRA ATÉ A DISTÂNCIA MÉDIA DE 1,0KM.
- Item 01-03-10 - TRANSPORTE DE TERRA POR CAMINHÃO BASC. A PARTIR DE 1KM.
- Item 08-80-00 - CARGA E REMOÇÃO DE ENTULHO ATÉ A DISTÂNCIA MÉDIA DE 1KM.
- Item 05-09-06 - TAXA DE DESTINAÇÃO DE RESÍDUOS SÓLIDOS EM ATERRO - INERTE.
- Item 05-09.07 - TAXA DE DESTINAÇÃO DE RESÍDUOS SÓLIDOS EM ATERRO - SOLO/TERRA.

Ocorre que o(s) local(is) de destinação de resíduos não foi(ram) identificado(s) nos documentos técnicos do Edital de sorte que a análise da Auditoria restou prejudicada, cabendo a SPObras os devidos esclarecimentos.

### **3.6.10. Das inconsistências da Minuta do Contrato e Edital**

Da análise conjunta dos principais documentos foram identificados inconsistências e equívocos. Quanto a Minuta do Contrato, ressalta-se que o mesmo é formalizado pela SIURB.

#### **3.6.10.1. Quanto ao Recebimento do Objeto Contratual**

No que se refere ao Recebimento do Objeto Contratual, Cláusula 9ª, o subitem 9.5 da Minuta do Contrato estabelece a responsabilidade da Contratada pela qualidade e correção dos serviços elaborados, bem como por sua adequação à legislação e às técnicas vigentes à época da sua execução.

Já o subitem 9.5.1. traz a possibilidade de sua convocação, a qualquer momento, para resolução de problemas oriundos do projeto, correção de detalhes construtivos, esclarecimentos de omissões de falhas de especificações, entre outros, até a conclusão e recebimento definitivo das obras.

Neste caso, no item 9.5, devem ser indicados os dispositivos legais pertinentes à responsabilidade pela qualidade e correção dos serviços elaborados, assim também corrigido o subitem 9.5.1. para constar que a responsabilidade da Contratada estende-se até o final do prazo de garantia legal pelos serviços executados e materiais/equipamentos fornecidos.

Assim, cabe à SPObras o ajuste do Edital e da Minuta de Contrato no que tange aos procedimentos de recebimento do objeto contratual.

### **3.6.10.2. Quanto as alterações contratuais**

No que se refere às Alterações Contratuais, Cláusula 14<sup>a</sup>, o subitem 14.1. da Minuta do Contrato estabelece que toda e qualquer alteração contratual deve ser formalizada por Termo de Aditamento até o final da obra ou serviço. Por outro lado, o item 14.4. estabelece que a execução de novos serviços acrescidos por Termo Aditivo só pode ser iniciada pela Contratada após expedição da autorização e assinatura do TA.

Reitere-se aqui que no caso em análise temos tanto requalificação quanto reforma, de modo que cabe a SPObras esclarecer como se darão os limites de possíveis acréscimos e decréscimos.

### **3.7. Dos documentos de Habilitação**

Os documentos necessários para que se comprove a habilitação das licitantes estão relacionados no item editalício **“11. DO ENVELOPE Nº 2 – HABILITAÇÃO”** (fls. 10/15 da peça 4).

#### **3.7.1 Da Qualificação Técnica**

De acordo com o subitem 11.4.1 do Edital, tem-se que caberá à licitante apresentar:

Certidão atualizada de pessoa jurídica expedida pelo Conselho Regional de Engenharia – CREA e/ou pelo **Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Brasil – CAU/BR** (se apresentar Atestados de profissionais registrados nos dois Conselhos, deverá apresentar as Certidões dos dois Conselhos). (fl. 12 da peça 4 – grifos nossos).

Aqui se observa que está prevista a possibilidade de empresas da área de Arquitetura participarem da licitação, embora o objeto do certame contemple serviços de natureza privativa de empresas de engenharia como execução de pavimento de concreto, entre outros.

Portanto, cabe à SPObras esclarecer se empresas de arquitetura também podem participar da licitação haja vista que existem diversos serviços no objeto da presente licitação cuja execução é privativa de empresas de engenharia e não de arquitetura.

#### **3.7.2 Da Qualificação Técnica Operacional**

No subitem 11.4.2 consta o rol de itens a serem comprovados pelas proponentes para fins de qualificação técnica operacional, a saber:

- a) Construção e/ou Reforma e/ou Requalificação de Sistema Viário Urbano com extensão de 4.500 metros nos dois sentidos ou 9.000 metros no sentido único;
  - b) Sistema Viário Urbano em pavimento flexível com polímero e fibra (SMA), numa quantidade mínima de: 2840m<sup>3</sup>;
  - c) Sistema Viário Urbano em Pavimento Rígido de Concreto, com resistência a tráfego coletivo, numa quantidade mínima de: 18.670m<sup>2</sup>;
  - d) Fornecimento e Assentamento de Tubo de Polietileno de Alta Resistência – PEAD para Drenagem, com diâmetro igual ou superior a 500mm, numa quantidade mínima de: 1.296 metros;
  - e) Reabilitação Estrutural de Tubulação de Concreto (CIPP com cura UV), com diâmetro igual ou superior a 400mm, numa quantidade mínima de: 150 metros;
  - f) Execução de Passeios de Pedestre, incluso serviços de acessibilidade (qualitativo);
  - g) Desvio de tráfego com equipe de operadores diurno e noturno (qualitativo);
  - h) Execução de Vala Técnica por método não destrutivo (MND) (qualitativo).
- (peça 4, fls. 12/13 – grifos nossos)

À peça 11 constam as justificativas para as exigências supra. Dentre estas, destacam-se os itens transcritos a seguir:

**Justificativa:**

1 - Construção e/ou Reforma e/ou Requalificação de Sistema Viário Urbano com extensão de 4.500 metros nos dois sentidos ou 9.000 metros em sentido único (qualitativo);

Justificativa: Conforme Termo de Referência, a extensão exigida de 4.500 metros, representa aproximadamente 50% da extensão do corredor da Av. Interlagos de 9,0Km. Já a exigência de Sistema Viário Urbano, justifica-se por se tratar de avenida com grande fluxo e circulação de veículos incluindo transporte coletivo, bem como se tratar de região consolidada urbanisticamente. Sendo as obras realizadas com o tráfego em operação.

2 – Execução de Revestimento de Mistura Asfáltica tipo SMA com polímero e fibra: 2.840m<sup>3</sup>;

Justificativa: **item de relevância técnica e financeira**, uma vez que trata de execução de serviços técnicos especializados relacionado ao item 05-93-00 da Planilha de Obra e Serviços, e que **representa 11,64% do Orçamento Referencial**.

3 - Execução de Sistema Viário Urbano em Pavimento Rígido de Concreto, com resistência a tráfego coletivo: 18.670m<sup>2</sup>;

Justificativa: **item de relevância técnica e financeira**, uma vez que trata de execução de serviços técnicos especializados relacionado ao item ITL-004, ITL-005 e ITL-006 da Planilha de Obra e Serviços, e que **representa 7,35% do Orçamento Referencial**.

4 – Assentamento de Tubo de Polietileno de Alta Resistência – PEAD para Drenagem, com diâmetro igual ou superior a 500mm: 1.296 metros;

Justificativa: **item de relevância técnica**, uma vez que trata de execução de serviços técnicos especializados relacionado ao item 06-17-05, 06-17-06 e 06-17-07 da Planilha de Obra e Serviços, e que **representa 1,06% do Orçamento Referencial**.

5 – Reabilitação Estrutural de Tubulações de Concreto (CIPP com cura UV), com diâmetro igual ou superior a 400mm: 150 metros;

Justificativa: **item de relevância técnica**, uma vez que trata de execução de serviços técnicos especializados relacionado ao item 24-25-02 da Planilha de Obra e Serviços, e que **representa 2,41% do Orçamento Referencial**.

6 - Execução de Passeios de Pedestre, incluso serviços de acessibilidade (qualitativo);

Justificativa: **item de relevância técnica e financeira**, uma vez que trata de execução de serviços técnicos especializados relacionado ao subitem 6.1 – Reforma de Passeio da Planilha de Obra e Serviços, e que representa **7,09% do Orçamento Referencial**.

7 – Execução de Serviços de Desvio de Tráfego com Equipe de Operadores Diurno e Noturno (qualitativo);

Justificativa: **item de relevância técnica e financeira**, uma vez que trata de execução de serviços técnicos especializados relacionado ao subitem 4 da Planilha de Obra e Serviços, e **que representa 4,13% do Orçamento Referencial**.

8 – Execução de Vala Técnica por método não destrutivo (MND) (qualitativo).

Justificativa: **item de relevância técnica**, uma vez que trata de execução de serviços técnicos especializados relacionado ao subitem 8.3 da Planilha de Obra e Serviços, e que **representa 0,49% do Orçamento Referencial**. (peça 11, fls. 2/3, grifos nossos e no original).

Nota-se que para os itens “Assentamento de Tubo de Polietileno de Alta Resistência – PEAD para Drenagem, com diâmetro igual ou superior a 500mm” (1,06% do Orçamento Referencial), “Reabilitação Estrutural de Tubulações de Concreto (CIPP com cura UV), com diâmetro igual ou superior a 400mm” (2,41% do Orçamento Referencial) e “Execução de Vala Técnica por método não destrutivo (MND)” (representa 0,49% do Orçamento Referencial) foi justificada somente a sua relevância técnica, diversamente dos demais itens que, segundo a SPObras, possuem tanto relevância técnica quanto financeira.

A legislação de regência do Edital é a Lei Federal nº 8.666/93, que limita as exigências às parcelas de maior relevância técnica e valor significativo, para fins de capacidade técnica operacional, consoante disposto no seu art. 30, §1º, inciso I.

A título informativo, a Nova Lei de Licitações (Lei nº 14.133/21) define no art. 67, § 1º, que: “a exigência de atestados será restrita às parcelas de maior relevância ou valor significativo do objeto da licitação, assim consideradas as que tenham **valor individual igual ou superior a 4%** (quatro por cento) do valor total estimado da contratação”.

Assim, apesar dos serviços mencionados serem considerados como de relevância técnica por parte da área técnica de Projetos de SPObras, não possuem representatividade financeira que justifiquem a inclusão no Edital na cláusula específica de qualificação técnica, visto que ambos os requisitos (relevância técnica e financeira) devem ser preenchidos.

Portanto, a exigência de comprovação de execução dos serviços de “Assentamento de Tubo de Polietileno de Alta Resistência – PEAD para Drenagem, com diâmetro igual ou superior a 500mm”, “Reabilitação Estrutural de Tubulações de Concreto (CIPP com cura UV), com diâmetro igual ou superior a 400mm” e “Execução de Vala Técnica por método não destrutivo (MND)” para fins de qualificação técnica operacional caracteriza restrição indevida, pois tais elementos não se referem a parcelas de valor significativo da obra, infringindo a LF nº 8.666/93, art. 30, §1º, inciso I.

Ademais, o Edital prevê, na alínea “b” do seu subitem 11.4.2, a exigência de atestados comprobatórios da execução de serviços do Sistema Viário Urbano em pavimento flexível com polímero e fibra (SMA) numa quantidade mínima de 2840m³.

Ocorre que a execução desse tipo de pavimento em um sistema viário urbano não possui divergência substancial quando comparada com a realização do mesmo pavimento em outro ambiente. Nesse sentido, a exigência específica da realização dos serviços em áreas urbanas alija licitantes que realizaram esse mesmo serviço em uma rodovia, por exemplo.

Assim, o Edital é restritivo no que se refere à exigência de que a licitante comprove que executou pavimento flexível especificamente em sistema viário urbano, em infringência ao §5º do art. 30 da LF nº 8.666/93.

### **3.7.3 Da Qualificação Técnica Profissional**

De forma análoga à qualificação técnica operacional, no subitem 11.4.3. do Edital relativo à qualificação técnica profissional, é prevista a comprovação da execução dos mesmos serviços: “d) Assentamento de Tubo de Polietileno de Alta Resistência – PEAD para Drenagem, com diâmetro igual ou superior a 500mm”; “e) Reabilitação Estrutural de Tubulações de Concreto (CIPP com cura UV), com diâmetro igual ou superior a 400mm”; e “h) Execução de Vala Técnica por método não destrutivo (MND) (qualitativo).”

Portanto, a exigência de comprovação de capacidade técnico profissional para elementos que não se referem a parcelas de valor significativo da obra, caracteriza restrição indevida, em desatenção à Lei Federal nº 8.666/93, art. 30, §1º, inciso I.

### 3.8. Licenciamento Ambiental

Segundo o artigo 6º, inciso IX, da LF n.º 8.666/93, o projeto básico deve ser “[...] elaborado com base nas indicações dos estudos técnicos preliminares, que assegurem a viabilidade técnica e o adequado tratamento do impacto ambiental do empreendimento.”.

No mesmo sentido dispõe o artigo 12, inciso VII, do mesmo diploma legal, que nos projetos básicos e projetos executivos será considerado o impacto ambiental, dentre outros requisitos.

No âmbito do Município de SP, o licenciamento ambiental é regulamentado pela Resolução nº 061/CADES/2001, que trata sobre a competência do Município de São Paulo para o licenciamento ambiental, segundo as diretrizes nacionais estabelecidas pelas Resoluções CONAMA nºs 001/86 e 237/97<sup>1</sup>.

A Resolução nº 170/CADES/2014, por sua vez, complementou a Resolução n.º 061/CADES/2001, assim dispondo:

Art. 1º - A implantação, ampliação ou reforma de empreendimentos e atividades utilizadores de recursos ambientais, considerados efetiva ou potencialmente poluidores ou degradadores do meio ambiente, e que ocasionem impactos ambientais locais, tais como os relacionados no Anexo I desta resolução, estão sujeitos a prévio licenciamento ambiental pela Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA, sem prejuízo de outras licenças legalmente exigíveis.

E o Anexo I dessa Resolução enumera os tipos de empreendimentos associando-os aos respectivos tipos de licenciamento a que estarão sujeitos:

Empreendimentos ou atividades de impacto ambiental local, localizados no Município de São Paulo, sujeitos ao licenciamento ambiental pela Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA e seus respectivos instrumentos de análise ambiental.

**Estudo de Impacto Ambiental e respectivo Relatório - EIA/RIMA**

- Projeto de drenagem com retificação e canalização de córregos, exceto quando referentes aos Rios Tietê, Pinheiros, Tamanduateí e os das divisas municipais, com

---

<sup>1</sup> Art. 1º - A implantação, ampliação ou reforma de empreendimentos e atividades utilizadores de recursos ambientais, considerados efetiva ou potencialmente poluidores ou degradadoras do meio ambiente, e que ocasionem impactos ambientais locais, tais como os relacionados no Anexo I a esta resolução, estão sujeitos a prévio licenciamento ambiental pela Secretaria Municipal do Meio Ambiente - SMMA, sem prejuízo de outras licenças legalmente exigíveis.

Parágrafo único - Para efeito desta Resolução, entende-se como sendo impactos ambientais locais aqueles cuja área de influência direta esteja circunscrita ao território do município.

extensão igual ou superior a 1000 metros e área da seção de drenagem igual ou superior a 6 m<sup>2</sup>.

**- Projetos viários com extensão igual ou superior a 3000 metros;**

- Operações urbanas;
- Terminal logístico ou de container cuja área seja igual ou superior a 50.000 m<sup>2</sup>;
- Sistemas de transporte coletivo urbano sobre trilhos ou pneus;
- Subestação ou Linha de transmissão acima de 230 KV;
- Heliporto (grifos nossos).

No presente caso, trata-se de corredor cuja extensão é de 9.1 km. Portanto, segundo o referido Anexo I, há a obrigatoriedade de elaboração do Estudo de Impacto Ambiental e respectivo Relatório – EIA/RIMA.

No entanto, o item 6.4 do TR – Etapa 4 Serviços Ambientais afirma que:

A Coordenação de Licenciamento Ambiental (CLA) da **Secretaria Municipal do Verde e Meio Ambiente (SVMA)** foi favorável à **dispensa do licenciamento ambiental do empreendimento em questão**. Contudo, foram verificadas as ações ambientais que deverão ser observadas durante todas as fases de obras, tendo em vista seu cumprimento integral para atendimento às recomendações estabelecidas por SVMA. Para tanto, estão previstas as seguintes etapas de Gestão Ambiental do Empreendimento:

- Etapa 1: Implementação e Supervisão de Programas Ambientais, destacando-se as ações que exijam interface com o andamento e avanço das etapas de obras;
- Etapa 2 – Acompanhamento Técnico, Documentação e Registro;
- Etapa 3: Preparação de documentos finais, compilando as atividades de gestão ambiental executadas durante as obras. (peça 10, fls. 55/56).

Entretanto, na instrução processual da licitação não existem evidências de que tenha havido a tratativa e a formalização de dispensa para o EIA/RIMA e para o Licenciamento Ambiental, com a devida justificativa e a previsão legislativa para tal.

O licenciamento ambiental impacta diretamente nas obras que estão sendo licitadas, visto que possui o condão de alterar o projeto atual, por meio de condicionantes de compensação ambiental que não estavam inicialmente previstas. Essa hipótese naturalmente poderia provocar alterações na planilha orçamentária e nas exigências de qualificações técnica e econômico-financeiras.

Cumprе ressaltar que a jurisprudência do TCU é firme quanto à exigibilidade da licença ambiental prévia para licitar obra pública (Acórdão 397/2008-Plenário). No mesmo sentido, o TCU também considera irregularidade grave a contratação de obras complexas com base em projeto básico elaborado sem a licença ambiental prévia (Acórdão 1253/2012-Plenário).

Em face do exposto, não existem evidências da formalização e da previsão legislativa para a dispensa de Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental – EIA/RIMA e para o Licenciamento Ambiental para as obras em questão, caracterizando infringência aos artigos 6º, inciso IX, e 12, inciso VII, da LF nº 8.666/93 c/c art. 1º da Resolução nº 170/CADES/2014.

### **3.9. Responsáveis**

- ✓ Maria Beatriz Millan Oliveira – Presidente da Comissão Permanente de Licitação da SPObras.
- ✓ Jorge Bayerlein - Diretor de Projetos da SPObras.
- ✓ Marcos Monteiro – Presidente da SP Obras e Secretário de SIURB.

## **4. CONCLUSÃO**

Diante de todo o exposto, conclui-se que o Edital da Concorrência nº 053/2022/SPObras não possui condições de prosseguimento em face das seguintes infringências/irregularidades:

**4.1.** Verifica-se sobrepreço de R\$ 1.360.629,12 (c/ BDI) para o item ITL-008 relativo a operacionalização e monitoramento de desvios de tráfego no período noturno. Além disso, foram apresentadas somente composições sintéticas (remuneração mensal), sem contemplar a sua equipe técnica, os veículos e equipamentos a serem utilizados e memória de cálculo com discriminação dos serviços, infringindo o artigo 7º da Lei Federal nº 8.666/93, bem como impossibilitando verificar a razoabilidade dos preços propostos. (subitem **3.6.2**)

**4.2.** Constatam-se falhas na disponibilização de projetos e informações necessárias para a precisa e completa caracterização dos pavimentos rígidos e flexíveis a serem executados no objeto do certame, em infringência ao art. 7º, § 2º, inciso I, da Lei Federal 8.666/93 (subitem **3.6.6**).

**4.3.** A exigência de comprovação de execução dos serviços de “Assentamento de Tubo de Polietileno de Alta Resistência – PEAD para Drenagem, com diâmetro igual ou superior a 500mm”, “Reabilitação Estrutural de Tubulações de Concreto (CIPP com cura UV), com diâmetro igual ou superior a 400mm” e “Execução de Vala Técnica por método não destrutivo (MND)” para fins de qualificação técnica operacional caracteriza restrição indevida, pois tais elementos não se referem a parcelas de valor significativo da obra, infringindo a LF nº 8.666/93, art. 30, §1º, inciso I. (subitem **3.7.2**)

**4.4.** O Edital é restritivo no que se refere à exigência de que a licitante comprove que executou pavimento flexível especificamente em sistema viário urbano, em infringência ao §5º do art. 30 da LF nº 8.666/93. (subitem **3.7.2**)

**4.5.** A exigência de comprovação de capacidade técnico profissional para elementos que não se referem a parcelas de valor significativo da obra, caracteriza restrição indevida, em desatenção à Lei Federal nº 8.666/93, art. 30, §1º, inciso I. (subitem **3.7.3**)

**4.6.** Na medida em que não foi encontrada memória de cálculo que lastreie os quantitativos que compõem o orçamento desta licitação no PA, constata-se infringência ao Art. 6º, inc. IX, alínea 'f', da LF nº 8.666/93. (subitem **3.3**)

**4.7.** A ausência de documentação hábil que fundamente as pesquisas de preços adotadas no Orçamento de Referência infringe o inciso II, § 2º, art. 7º da LF nº 8.666/93, bem como impossibilita a verificação da compatibilidade dos preços orçados. (subitem **3.5**)

**4.8.** Não constam justificativas para a adoção de equipe técnica proposta para o item de Assistência Técnica de Obra - ATO, tampouco memória de cálculo e discriminação dos serviços a serem prestados, em infringência ao artigo 7º da Lei Federal nº 8.666/93. Cabe, ainda, à SIURB esclarecer o motivo pelo qual não utiliza os contratos de gerenciamento em vigor para a realização dos serviços de ATO, visto que os objetos desses contratos englobam atividades semelhantes como é o caso de supervisão e assessoria técnica (subitem **3.6.1**)

**4.9.** Não está justificada a relevante diferença de custo entre o concreto usinado da tabela SIURB e aqueles cujos valores foram obtidos por meio de cotações, infringindo a alínea "f" do inciso IX do art. 6º da LF nº 8.666/93. (subitem **3.6.3**)

**4.10.** Cabe à SPObras justificar a utilização de terra vegetal preta em toda metragem cúbica relativa ao paisagismo da obra; a adoção da grama preta em substituição a grama tradicional, cujo valor é significativamente inferior; e a adoção de um espécime arbustivo frutífero, presente apenas em regiões altas e frias do sul do Brasil, cuja adaptação em São Paulo aparenta ser difícil. (subitem **3.6.4**).

**4.11.** Não foi identificada nos projetos a rede referente ao serviço de reabilitação estrutural de tubulações de concreto com diâmetro de 401 a 600mm, numa extensão de 301,41m, cujo valor total previsto c/ BDI é de R\$ 2.967.037,84, assim como a documentação que ampara tal necessidade. Constata-se o mesmo em relação aos demais itens, de 39 a 47 deste bloco de serviços, cujo valor total com BDI, atinge praticamente 4% do valor total previsto. (subitem **3.6.7**)

**4.12.** Cabe a SPObras esclarecer se parte das despesas previstas no item 8 - PROJETO DE VALA TÉCNICA, cujo valor total com BDI é de R\$ 6.277.418,62, são de responsabilidade das Concessionárias de Iluminação, Transporte Coletivo, Telecomunicações e/ou da ENEL, assim como detalhar como se efetivará a coordenação destas atividades. (subitem **3.6.8**)

**4.13.** Cabe à SPObras esclarecer se os serviços referentes à sistemas inteligentes de monitoramento de trânsito e informação dinâmica não fazem parte do escopo da PPP da Iluminação Pública - Contrato nº 003/SMSO/2018, possibilitando haver a coexistência de dois contratos distintos para o mesmo tipo de objeto. (subitem **3.6.5**)

**4.14.** Cabe esclarecimentos da SPObras acerca do(s) local(is) de destinação de resíduos que não foi(ram) identificado(s), de modo que a análise da Auditoria restou prejudicada. (subitem **3.6.9**).

**4.15.** Não existem evidências da formalização e da previsão legislativa para a dispensa de Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental – EIA/RIMA e para o Licenciamento Ambiental para as obras em questão, caracterizando infringência aos artigos 6º, inciso IX, e 12, inciso VII, da LF nº 8.666/93 c/c art. 1º da Resolução nº 170/CADES/2014. (subitem **3.8**)

**4.16.** O cronograma físico financeiro apresentado é insuficiente em infringência ao Art. 6º, inc. IX, alínea 'f', da LF nº 8.666/93. (subitem **3.4**)

**4.17.** Cabe esclarecimentos quanto à legislação de regência do certame, bem como se faz necessário anexar o contrato entre a SIURB e a SPObras aos Processos SEI relacionados à contratação. (subitem **3.2**)

**4.18.** Cabe à SPObras esclarecer se empresas de arquitetura também podem participar da licitação haja vista que existem diversos serviços no objeto da presente licitação cuja execução é privativa de empresas de engenharia e não de arquitetura. (subitem **3.7.1**)

**4.19.** Cabe esclarecimentos à SPObras acerca da alteração do tipo de pavimento utilizado no corredor exclusivo dos ônibus em outros trechos que interligam com o corredor previsto no certame, como também acerca das inundações recorrentes na passagem pelo Córrego Zavuvus. (subitem **3.1.2**).

**4.20.** Cabe à SPObras o ajuste do Edital e da Minuta de Contrato no que tange aos procedimentos de recebimento do objeto contratual. (subitem **3.6.10.1**).

**4.21.** Cabe à SPObras esclarecer como se darão os limites de possíveis acréscimos e decréscimos nas possíveis alterações contratuais. (subitem **3.6.10.2**).

Em 17.01.2023.

**ANDRÉ V. VILANOVA**  
Auditor de Controle Externo

**EDUARDO E. L. DI PIETRO**  
Auditor de Controle Externo

De acordo,

**MARCOS ALVES DE CARVALHO**  
Supervisor de Controle Externo 14