

RELATÓRIO CONCLUSIVO 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

Relatório Preliminar - 04.01.2023 a 17.01.2023.

Relatório Conclusivo - 29.03.2023 a 13.04.2023.

2.5. Período de abrangência

Não aplicável.

2.6. Equipe técnica

André Vasconcelos Vilanova – Relatório Preliminar RF nº 20.278.

Eduardo Emilio Lang Di Pietro – Relatório Preliminar e Conclusivo 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 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

SPTans - 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.

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 Relatório Preliminar de Acompanhamento de Edital cujos achados foram apresentados à peça 16.

Em decorrência da determinação de V.Exa. à peça 18, *ad cautelam*, a Concorrência foi suspensa *sine die* pela SPObras.

Conforme Ofício do Exmo. Sr. Conselheiro Relator, designado por redistribuição interna, peça 61, os autos retornam à Coordenadoria haja vista o acrescido às peças 43/51.

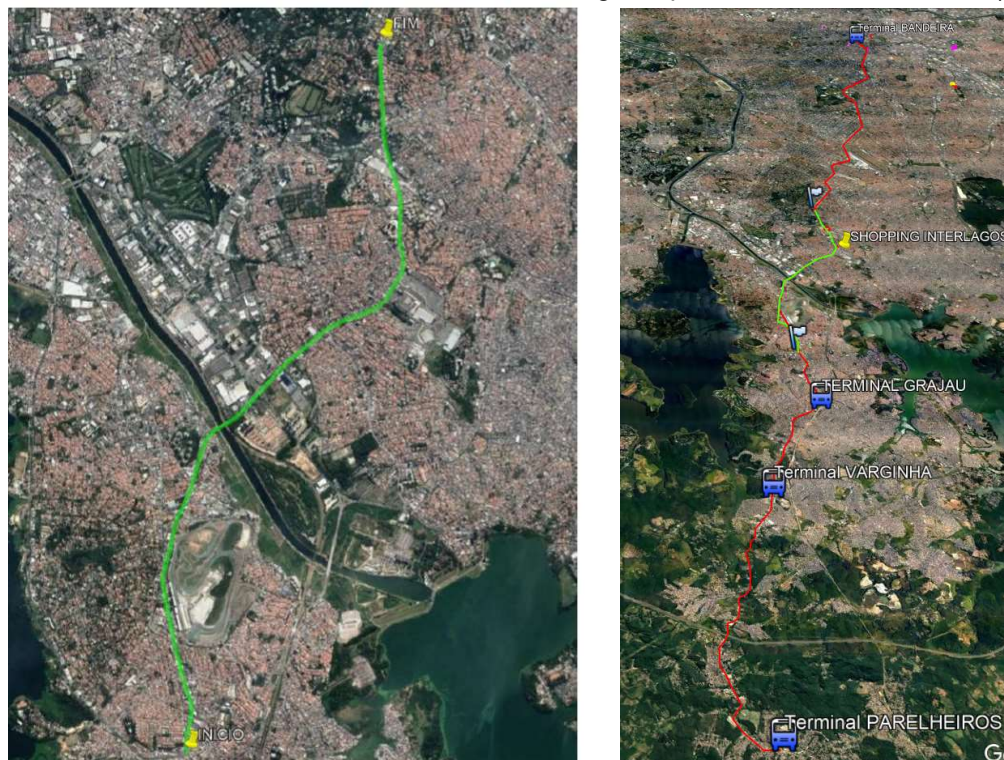
3.1.1. Caracterização do empreendimento - considerações preliminares

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 TR informa que o Corredor apresenta volume de ônibus variável entre 80 e 240 ônibus/hora no pico da manhã com o trecho do binário carregado.

Conta com 20 pontos de paradas nos 02 sentidos, espaçadas em média de 450,00m e a implantação será pela direita, juntamente aos passeios e acessos aos lotes. O 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.

3.1.1.1. Manifestação Prévia apresentada pela Origem

Em conformidade com o disposto no artigo 2º da Resolução nº 18/2019 deste TCMSP, o Relatório Preliminar foi encaminhado para apreciação da SPObras, bem como dos demais responsáveis apontados no relatório exordial: Sra. Presidente da Comissão de Licitação e Sr. Diretor de Projetos (peças 20/22).

As Manifestações Prévias dos responsáveis retromencionados, peças 43 a 51, foram levadas em consideração na elaboração deste Relatório Conclusivo.

Registra-se, por oportuno, que a defesa da SPObras aglutinou as defesas da Sra. Presidente da Comissão de Licitação e do Sr. Diretor de Projetos. Portanto, analisaremos apenas a defesa da Estatal.

3.1.2. Do conceito de um corredor de ônibus

Conforme discorrido em **3.1.2.**, 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.

Manifestação prévia da Origem (peça 46, fl.11):

Reconhece que “Seria cabível colocar o pavimento rígido para o trecho anterior [...]”.

Entretanto, afirma que “[...] é de competência da Secretaria de Mobilidade Urbana a elaboração de estudos funcionais e operacionais dos meios de transporte da cidade de São Paulo” e que recebeu o projeto funcional da Av. Interlagos com as diretrizes definidas para pavimento flexível.

Quanto as inundações, informar que a responsabilidade é da SIURB e não integra o escopo desta licitação.

Análise da equipe de Auditoria:

Constata-se que as respostas da SPObras deixaram de abordar as questões suscitadas.

Considera-se fundamental, para o efetivo funcionamento do corredor de ônibus e consequente atendimento dos usuários, o equacionamento tanto do trecho recorrentemente inundado na passagem do córrego Zavuvus - registre-se que neste empreendimento há previsão para equacionar problemas de mesma natureza na confluência com a Av. Nações Unidas - quanto do afunilamento diário na ponte Jurubatuba - registre-se que a Administração neste momento está desenvolvendo projetos para extensão da Av. Marginal e nova ponte Jurubatuba.

Ou seja, há um descompasso entre vários projetos que se relacionam.

Ressalta-se que a SPObras é uma empresa que tem como objetivo executar programas, projetos e obras definidos pela Administração Municipal, que elabora licitações para outros órgãos da Administração Municipal e que também executa e/ou gerencia obras.

Assim, mantém-se o apontamento.

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 o ajuste formal entre SPObras e 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. Haja vista que o período de adaptação do Estatuto das Estatais já foi consumado, caberia à SPObras utilizar-se 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 a responsável pelo processamento do certame e será responsável pela fiscalização do Contrato.

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

Manifestação prévia da Origem (peça 44, fls. 1-3):

Entende que a Lei nº 13.303/2016 e o seu Regulamento de Licitações e Contratos são aplicáveis somente nos casos de licitações em que a SPObras é a contratante, beneficiada diretamente pelos serviços contratados e arcando com o pagamento com seus recursos financeiros próprios.

Sustenta que o caso em tela se refere a processo licitatório instruído com documentação técnica desenvolvida em conjunto com a SIURB e instaurado por solicitação da mesma, a quem caberá promover a adjudicação do certame, firmar contrato com a vencedora e arcar com o custo direto pela execução do serviço.

Assim, defende que a SPObras apenas realiza o processo licitatório em nome da SIURB, atuando “[...] única e exclusivamente como prestadora de serviço à SIURB [...]”.

Por isso, adotou-se documentação padrão da SIURB, tanto para a norma editalícia quanto para a minuta do contrato, ambas elaboradas com base na Lei Federal nº 8.666/93.

Ressalta que o artigo 28 da Lei Federal nº 13.303/2016 determina que os contratos com terceiros são “[...] **destinados a prestação de serviço às empresas e às sociedades de economia mista** [...]” e cita exemplos de ajustes, todos submetidos aos ditames da referida Lei. (grifos no original)

Desta forma, haja vista que o objeto ora licitado não se destina a prestação de serviço público à própria SPObras, entende que resta afastada a aplicação da Lei Federal nº 13.303/2016.

Finaliza dizendo que o mesmo *modus operandi* já foi questionado pela Equipe de Auditoria em outros procedimentos licitatórios e em todos eles a SPObras sugeriu submeter a matéria à manifestação da AJCE, em razão de sua natureza.

Análise da equipe de Auditoria:

Preliminarmente cabe registrar que a manifestação da AJCE não tem o condão de afastar qualquer entendimento da Auditoria.

A SPObras justificou a aplicação da LF nº 8666/93 à presente licitação assentando que é a SIURB quem vai promover a adjudicação do certame, firmar o contrato com a empresa vencedora e arcar

com o custo da execução dos serviços. Pontuou ainda que o objeto do Edital desta Concorrência nº 055/SPOBRAS/2022 se destina ao Município de São Paulo e não à própria SPObras.

Não obstante, conforme já apontado no TC nº 0394/2023, considera-se indevida a atribuição à SPObras das atividades de julgamento das propostas e da fiscalização exclusiva do contrato a ser firmado com a SIURB, por violação aos artigos 9º, § 1º e 67 da Lei Federal nº 8.666/93, 2º da Lei Federal nº 6.185/74¹ e 15º, § único, inciso V da Lei Municipal nº 14.141/06².

As licitações são procedimentos de fundamental importância para a Administração Pública, de modo a viabilizar, dentre outros, os princípios da isonomia, competitividade, economicidade e, portanto, os contratos delas decorrentes **devem ser conduzidos por servidores dos quadros da pessoa jurídica de direito público, nos termos do artigo 67, da LF nº 8.666/93, a qual dispõe sobre normas gerais de licitação, de observância obrigatória para todos os entes federativos.**

Já as atividades de fiscalização só podem ser delegadas para apoiar e subsidiar a Administração quanto aos aspectos técnicos e operacionais envolvidos, nos termos do artigo 9º, § 1º c/c artigo 67 da LF nº 8.666/93.

Ademais, em relação à etapa de julgamento das propostas pela Comissão Permanente de Licitações, é vedada a delegação para a SPObras, por parte da SIURB, das atribuições e da organização da Comissão, nos termos do artigo 15, § único, inciso V da LM nº 14.141/06.

Do exposto, retifica-se a Conclusão **4.17** do Relatório Preliminar sobre este item, para apontar o seguinte:

É indevida a atribuição da SIURB à SPObras das atividades de julgamento das propostas e da fiscalização exclusiva do contrato firmado com a mesma,

¹ Art. 2º Para as atividades inerentes ao Estado como Poder Público sem correspondência no setor privado, compreendidas nas áreas de Segurança Pública, Diplomacia, Tributação, Arrecadação e Fiscalização de Tributos Federais e Contribuições Previdenciárias, Procurador da Fazenda Nacional, Controle Interno, e no Ministério Público, só se nomearão servidores cujos deveres, direitos e obrigações sejam os definidos em Estatuto próprio, na forma do art. 109 da Constituição Federal.

² Art. 15. A competência é irrenunciável e exercida pelo agente público a que foi atribuída como própria, salvo os casos de delegação e avocação legalmente admitidos.

Parágrafo único. Não podem ser objeto de delegação:

[...] V - as funções dos órgãos colegiados

Cód. 042 (Versão 05)

por violação aos artigos 9º, § 1º da LF nº 8.666/93, 3º da LF nº 6.185/74 e 15, § único, inciso V da LM nº 14.141/06.

Ademais, registre-se que o documento SEI nº 078819580 não corresponde ao ajuste formalizado entre a SIURB e a SPObras para que esta assumisse a responsabilidade pela realização do processo licitatório.

Assim, mantém-se o apontamento.

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.

Manifestação prévia da Origem (peça 46, fls. 5/6):

Esclarece “[...] ser verídico que a memória de cálculo não foi encartada no SEI [...]”, só agora sendo encaminhada através do SEI nº 7910.2023/0000052-4, documento 077156736, no Anexo III - Memórias de Quantidades.

Discorda do apontado quanto a obrigatoriedade de disponibilização aos licitantes pois entende incondizente com o disposto no artigo 7º da Lei Federal 8.666/93.

Análise da equipe de Auditoria:

A SPObras reconhece que deixou de apresentar as memórias de cálculo no momento oportuno.

A sua disponibilização (doc. SEI 077156736) atende ao princípio da transparência e tem por objetivo desde logo facilitar a análise do licitante em busca da melhor proposta para a Administração.

Portanto, se houver a efetivação da transparência desse documento técnico quando da republicação do Edital, o apontamento restará superado.

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.

Manifestação prévia da Origem (peça 46, fl. 11):

Sustenta que “[...] o teor do cronograma físico financeiro respeita a metodologia aplicada usualmente pela SPObras e que, a nosso ver atende plenamente a este fim.”, haja vista ser uma referência elaborada com base no plano de ataque da obra, nos serviços previstos e na experiência da SPObras e da SIURB na execução de empreendimentos assemelhados.

Ressalta que nenhuma empresa questionou o prazo em sede de Consulta Pública, corroborando a ponderação da administração quanto ao prazo estabelecido, considerado viável e factível.

Lembra que a Contratada tem a obrigação de elaborar e submeter seu detalhado cronograma executivo à análise e aprovação prévia da SPObras, que realizará o acompanhamento mensal da obra.

Análise da equipe de Auditoria:

Preliminarmente, registre-se que a ausência de questionamento em sede de Consulta Pública não tem o condão de afastar o teor deste apontamento.

Inexiste dúvida acerca da responsabilidade da Contratada quanto a elaboração de cronograma assim que receber a Ordem de Início de Serviços.

Entretanto, conforme argumentação já apresentada, o cronograma físico financeiro das obras deve vir acompanhado de metodologia que lastreie os prazos apresentados nos grupos de serviços macros do orçamento, assim como o prazo previsto de execução e término das obras.

Portanto, mantido o apontamento.

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.

Manifestação prévia da Origem (peça 46, fl. 6):

Esclarece que “É procedente que as consultas ao mercado que fundamentam aos preços adotados na planilha não estavam encartados no SEI da licitação por um equívoco [...]” e, ato contínuo ao questionamento foram encartados e enviados ao TCM no SEI nº 7910.2023/0000052-4 documento 077156876, e disponibilizado no Anexo I - Cotações.

Informa que podem ser verificadas 3 cotações, atendendo ao rito da atividade.

Análise da equipe de Auditoria:

A SPObras reconhece que “equivocadamente” deixou de apresentar as consultas de preços que lastrearam várias Composições de Preços de Serviços.

Conforme já exarado em subitem precedente, a disponibilização das mesmas atende ao princípio da transparência e tem por objetivo desde logo facilitar a análise do licitante em busca da melhor proposta para a Administração.

Superado o apontamento.

3.6. Das irregularidades constatadas no orçamento apresentado

Tendo por base a Memória de Cálculo anexada pela Origem nesse momento (fls. 56/91 da peça 48), 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.

Manifestação prévia da Origem (peça 46, fls. 6-7):

Sustenta que o ATO é serviço extremamente necessário para execução de obras em meio urbano, sobretudo em razão do grande número de distintas interferências que não estão devidamente identificadas nos cadastros (considerados deficientes/desatualizados).

Explica que a detecção destes elementos é difícil mesmo com a utilização do sistema de análise de geo-radar, impossibilitando a previsão de uma solução antecipada para cada caso.

Esclarece que quantidades e valores são estimados a partir da experiência da SPObras, a razão da aplicação de 3% sobre o valor total da obra, conforme memória disponibilizada ao TCM através do SEI nº 7910.2023/0000052-4, documento 077156736, e disponibilizado no Anexo III - Memórias de Quantidade.

Análise da equipe de Auditoria:

A ATO se destina a remunerar consultoria eventual para atender a demandas de soluções técnicas para problemas inéditos e que não sejam facilmente solucionáveis pela equipe de engenharia da administração local.

Ou seja, a ATO pode remunerar a consultoria necessária em situações especialíssimas, não ordinárias, que envolvam conhecimentos de profissionais com grande experiência e

especialização. No entanto, a ATO não se destina ao dimensionamento do que foi projetado, cujo desenvolvimento é tarefa do projeto executivo, a qual deve ser remunerada em item próprio.

A ATO também pode ser destinada, quando necessário, a remunerar o acompanhamento das obras pela própria projetista, para que esta permaneça ao lado da executante, dirimindo dúvidas, resolvendo questões emergentes e ajustes pontuais, de forma que o projeto seja implantado da forma como foi concebido.

No entanto, a quantidade de profissionais alocadas nesse serviço deve ser marginal, não pode ser quantificada como a remuneração equivalente a quase um novo projeto executivo, o que configura um exagero, como é o caso, onde a remuneração da ATO equivale a cerca de 2% do total da obra.

Por sua vez, os casos de alterações nas interferências cadastradas certamente poderão existir, mas não na ordem de grandeza adotada para a ATO no orçamento de referência, pois equivalem ao refazimento de parte relevante do projeto executivo, o que implica admitir que os cadastros de interferências têm pouca serventia, o que não corresponde à realidade. Os cadastros de interferências são importantes e se prestam justamente a evitar retrabalhos e minimizar a necessidade de refazimento de serviços e projetos.

Além disso, as memórias de cálculo das estimativas de horas profissionais do mencionado Anexo III se resumem ao quantitativo total, sem nenhum tipo de detalhamento.

Do exposto, a manifestação da Origem não altera o apontamento inicial em relação a essa irregularidade.

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 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 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 Composições sintéticas (remuneração mensal) sem contemplar a sua equipe técnica, os veículos e os equipamentos a serem utilizados, assim como a Memória de Cálculo com discriminação dos serviços, infringindo o artigo 7º da Lei Federal nº 8.666/93, impossibilitando assim 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-TCM nº 012260/2019, no qual foi constatada nas visitas realizadas pela Auditoria presença de uma única equipe de Desvio de Tráfego, composta por 2 operadores e 01 veículo de passeio.

De forma análoga ao discorrido em relação ao ATO, item **3.6.1.** deste Relatório, 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 à disposição das várias obras, a serem acionadas apenas quando necessário, em estrita consonância com o cronograma físico da obra.

Manifestação prévia da Origem (peça 46, fls. 2-3):

Esclarece previamente que não há previsão de obras no período noturno, embora a critério e deliberação da CET, no seu transcorrer algumas atividades possam vir a ser exigidas e/ou liberadas nas intersecções de vias.

Entretanto, afirma que há necessidade de contar com equipes de tráfego no período noturno para manutenção da segurança dos desvios, mitigando riscos decorrentes da baixa visibilidade da via, dos serviços de abertura de valas, de tapumes, de auxílio na travessia de transeuntes, na proteção de veículo que trafegam neste período e, sobretudo, de material de demolição e fresagem de pavimento que geralmente são executados a noite.

Sustenta que, embora o mínimo necessário seja a adoção de 02 equipes, tanto diurnas quanto noturnas, conforme experiência histórica em empreendimentos assemelhados, trata-se de uma “[...] estimativa, ficando a decisão a cargo do setor competente da CET [...]”.

E complementa esclarecendo que a CET deve apresentar um plano de necessidades que deverá ser consolidado no PDDT de responsabilidade do licitante vencedor e que somente a partir dele as equipes serão medidas e pagas.

A SPObras afirma que, no que se refere aos preços, como este tipo de serviço não consta de tabelas oficiais e a definição das diretrizes e particularidades de cada obra fica a critério da CET, realizou cotações no mercado buscando empresas especialistas neste tipo de serviço, conforme preconizado pela Lei Federal 8.666/93, sendo fielmente discriminado um padrão de execução para o item “operação e monitoramento”.

Nestas cotações, os serviços compreenderam, dentre outros, o fornecimento de todos os materiais necessários para cada equipe de apoio, tais como cones, supercones, cavaletes e faixas adesivas.

Ressalta que para este empreendimento o valor das equipes de apoio de tráfego está estimado em 6% do valor total da obra, embora, em média, o valor do PDDT solicitado pela CET chegue a atingir cerca de 20% do valor total da obra, “[...] sempre gerando aditivos contratuais, mesmo tendo análise prévia da CET.”,

Informa que as cotações foram encaminhadas ao TCM através do SEI nº 7910.2023/0000052-4, documento 077156876, e disponibilizado no Anexo I - Cotações.

Análise da equipe de Auditoria:

A SPObras novamente reconhece que deixou de encaminhar as cotações de preços no momento oportuno, em afronta à transparência e dificultando a análise dos interessados.

Deixou de ser enfrentado, também, o cerne do questionamento da Auditoria acerca da ausência da composição de custos, discriminando todos os seus elementos, de sorte a justificar o valor orçado com desvio de tráfego.

Por oportuno, registra-se que essa composição de custos deve conter todos os insumos atinentes, lastreados em coeficiente de consumo razoável, com valor unitários condizentes com a realidade de mercado.

Nesse sentido, na última manifestação realizada no TC/000001/2023, referente ao corredor de ônibus da Avenida Amador Bueno da Veiga, essa Coordenadoria se manifestou no seguinte sentido, peça 88:

[...] considerando que esse item de serviço está presente em diversas obras da prefeitura, bem como há insumos compatíveis com os serviços previstos no orçamento em banco de preços oficiais, cabe à SPObras a elaboração de composição de preço unitário, conforme a hierarquização constante no art. 4º do DM nº 56.818/2016

Ademais, a utilização de uma CPU aberta com todos os serviços e insumos discriminados e especificados com unidades quantificáveis, ao invés da utilização de uma unidade genérica como 'verba', vai ao encontro do princípio da transparência, bem como auxilia para que a fiscalização seja eficiente, tanto pela SPObras quanto por este E. TCM no exercício do controle externo.

Naquele caso também foi demonstrado, com base em uma das composições apresentadas por uma das empresas consultadas na pesquisa de preço, que a maioria dos insumos que compõe o custo são encontrados em banco de preços oficiais, bem como foram observados que os custos dos insumos da SICRO são significativamente inferiores aos da cotação apresentada.

Por último, a Origem não trouxe esclarecimentos do porquê desses serviços não serem realizados pela CET, que detém a expertise da operacionalização e monitoramento no Município de São Paulo,

Haja vista o entendimento da Auditoria, mantido o apontamento.

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	Unid.	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 03 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 03 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 referencial da 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 03 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 basear-se 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.

Manifestação prévia da Origem (peça 46, fl. 7):

Sustenta que a diferença de custo está na adoção do aditivo para cura rápida, 03 ou 24 dias, necessário para a liberação das intersecções viárias conforme recomendação da CET.

Explica que não pode adotar o insumo “concreto” da Tabela da SIURB pois esta não contempla tais aditivos, e que os demais itens para execução do pavimento rígido estão referenciados nas tabelas oficiais.

Esclarece que não é cabível a cotação de um aditivo de cura rápida e por conta própria incluir no referido insumo da SIURB cuja cura é de 28 dias. Informa que tal critério não guarda relação com os aspectos que envolvem a linha de produção de uma usina haja vista o risco de transporte devido ao comportamento diferente da mistura.

Enfatiza que há um “[...] controle diferenciado de laboratório para o traço do material agregados, umidade, temperatura e outros envolvidos na garantia de produção, transporte e entrega, onde estão incorporados no preço das empresas que processam o material e posto obra”

Informa que as propostas recebidas estão encartadas nº SEI nº 7910.2023/0000052-4, documento 077156876, e disponibilizado no Anexo I - Cotações.

Análise da equipe de Auditoria:

A SPObras mais uma vez reconhece que deixou de encaminhar as cotações de preços no momento oportuno.

As novas Composições Preços para as opções de pavimento rígido com adoção de aditivos para cura de 03 dias ou 24 horas já poderiam constar da Tabela referencial da SIURB pois há muito tempo vem sendo empregadas em serviços desta natureza e não é novidade para as usinas.

Todavia, considerando as justificativas e documentos encaminhados, superado o apontamento.

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 5.601,30m³, 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	m ³	239,41	0,15	35,9115
38557	Terra vegetal preta	m ³	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.

Manifestação prévia da Origem (peça 46, fls. 7-8):

Reconhece que houve erro na determinação da espessura do recobrimento de terra vegetal e que tal equívoco está sendo corrigido no projeto executivo, possibilitando o ajuste de desenho/planilha.

Entretanto esclarece que, como “[...] o item é medido pelo efetivamente executado, qualquer condição a mais ou a menos estará justificada na medição e no asbuilt, fato natural para os serviços de acabamento [...]”.

Prossegue afirmando que “[...] a quantidade deste mesmo insumo pode variar em cada trecho por não existir uma uniformidade do solo existente.”

Análise da equipe de Auditoria:

A SPObras reconhece que ocorreu erro na determinação da espessura do recobrimento de terra vegetal e estaria efetuando a correção no projeto executivo e na Planilha Orçamentaria.

Entretanto, até o momento não foi juntada nova Planilha.

Quanto ao questionamento acerca da natureza das espécimes arbóreas, assim como dos efeitos de raízes sobre as redes a serem implantas nos canteiros centrais, silenciou-se.

Assim, resta mantido o apontamento.

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 semafórica 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 semafórica.

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.

Manifestação prévia da Origem (peça 46, fls. 9-10):

Esclarece que até o momento a Concessionária detentora da PPP da Iluminação Pública não apresentou detalhes à CET que possibilitem a comprovação do compromisso em tempo hábil para a renovação ou modernização dos sistemas semafóricos para este empreendimento, que exige solução específica para atender as necessidades operacionais da SPTrans, no bojo de um protocolo de configuração de rede que possa atender a linguagem dos sistemas das salas de controle das centrais da CET e da SPTrans.

Sustenta que a infraestrutura seguiria pelos passeios de forma a otimizar a rede das paradas de ônibus com os sistemas de travessia de pedestres, ambos interligados a rede de CFTV e Painéis de Mensagem variável.

Entende que nesta fase de implantação a Administração não tem possibilidade de separar o que é de responsabilidade de cada um, Concessionária e futura Contratada deste empreendimento, contando com o prazo mínimo de 12 meses de execução da obra “[...] para decidir quais itens de serviço previstos em planilhas serão suprimidos para ser atendidos pela Concessionária [...]” até que seja decidido pela SPNegócio, CET e SPTrans, de modo que a continuidade do corredor não seja afetada por alterações técnicas dos equipamentos na fase preliminar de mudança.

Afirma que “[...] a Concessionária se dedicará em manter o já implantado, dando manutenção e até reposição dos sistemas existentes, já previsto no projeto de mobilidade aqui discutido”.

Informa que haverá um Termo Aditivo da Concessão com a previsão de implantação da estrutura necessária para conexão com o sistema semafórico somente até o limite do minianel viário.

Já o projeto do empreendimento prevê rede de conectividade para comunicação do corredor que transcende o limite do minianel viário, exigindo conexão e integração do sistema com as paradas de ônibus e CCO em condição padronizada, que não admite ser atendido parcialmente.

Conclui afirmando que “A infraestrutura poderá ser disponibilizada á CET e SPTrans para sua ampliação, não prevista na modernização, permitindo novas estratégias de expansão fora do minianel.”

Análise da equipe de Auditoria:

O questionamento da Auditoria quanto aos Contratos de Concessão vigentes não foi enfrentado a contento, haja vista o desconhecimento revelado acerca da responsabilidade de cada órgão – concessionária e futura contratada.

A SPObras deixou de diligenciar e examinar os respectivos contratos existentes de modo a neste novo empreendimento considerar apenas os serviços ali não contemplados, sob risco de penalizar o Poder Público na medida em que remuneraria nesse certame algo que já é do escopo do contrato de concessão.

Portanto, mantido o apontamento.

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 RÍGIDO
	RESTAURAÇÃO DA PISTA EXISTENTE TIPO REST-1 (FRESAGEM NA ESP. DE 3,0 cm + RECOMPOSIÇÃO NA ESP. DE 3,0 cm)
	RESTAURAÇÃO DA PISTA EXISTENTE TIPO REST-2 (FRESAGEM NA ESP. DE 10,0 cm + RECOMPOSIÇÃO NA ESP. DE 10,0 cm)
	RESTAURAÇÃO DA PISTA EXISTENTE TIPO REST-3 (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 (FRESAGEM NA ESP. DE 12,0 cm + RECOMPOSIÇÃO NA ESP. DE 12,0 cm)
	RESTAURAÇÃO DA PISTA EXISTENTE TIPO REST-5 (FRESAGEM NA ESP. DE 8,0 cm + RECOMPOSIÇÃO NA ESP. DE 8,0 cm)
	RESTAURAÇÃO DA PISTA EXISTENTE TIPO REST-6 (FRESAGEM NA ESP. DE 6,0 cm + RECOMPOSIÇÃO NA ESP. DE 6,0 cm)
	RESTAURAÇÃO DA PISTA EXISTENTE TIPO REST-7 (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 (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 (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 (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, 03 diferentes tipos de pavimentos com a cor cinza, sob a mesma tonalidade. Assim, fica impossibilitada a identificação de cada um desses 03 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 03 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 9,10km de extensão (peça 10, fl. 7). Apenas como referência, se utilizarmos a extensão de 18,2km (2 trechos de 9,1 km) x largura média do pavimento rígido (3,3 m), alcançamos uma área de 60.060,00m².

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	m²	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	m²	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	m²	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 46.676,32m². 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 área em m² 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\$ 50milhões 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, 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 artigo 7º, inc. I do § 2º da Lei Federal 8.666/93.

Manifestação prévia da Origem (peça 46, fl. 4):

A origem reconhece que os projetos executivos não foram disponibilizados aos licitantes. Justifica que não apresentam detalhes de execução e que não alteram a quantidade de serviços.

Disponibiliza agora através do SEI nº 7910.2023/0000052-4, documento 0771570946, no Anexo II - Pavimentação.

Análise da equipe de Auditoria:

Novamente a SPObras reconhece que os projetos técnicos detalhados não foram disponibilizados em momento oportuno, impossibilitando uma análise apurada dos interessados.

A documentação técnica ora juntada não esclarece as dúvidas da equipe de Auditoria e a SPObras não as enfrenta diretamente.

Portanto, mantido integralmente o apontamento.

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.

Manifestação prévia da Origem (peça 46, fl. 8):

Informa que os itens de 39 a 47 da Planilha referem-se a serviços que compõem a reabilitação das galerias de águas pluviais existentes na Av. Interlagos no cruzamento próximo a Av. das Nações Unidas e que atingem 4% do valor total previsto.

Reconhece que não havia disponibilizado plantas técnicas com os locais dos trechos a serem reabilitados, ora apresentada no Anexo IV - CIPP, acompanhada de relatório fotográfico e vídeo das inspeções realizadas *in-loco* pelas diversas bocas de lobo, através do qual foram identificadas fissuras e trincas na estrutura da tubulação, assim como acúmulo de detritos, juntas danificadas e/ou deslocas e infiltrações.

Ressalta que inexistem projetos técnicos haja vista mantidas as características da rede existente e que foi definida a recuperação pela técnica do CIPP - *Cured in Place Pipe* porque a tubulação encontra-se em péssimo estado e que a simples substituição implicaria em grandes prejuízos para os munícipes decorrentes de intervenções de grande monta numa via de alto fluxo de veículos que se interditadas provocariam transtornos quanto ao trânsito.

Entende ainda que desta forma inexistiriam problemas futuros como solapamento por infiltração ou inundações por falta de captação das águas superficiais causadas por assoreamento.

Análise da equipe de Auditoria:

A SPObras mais uma vez reconhece que os projetos técnicos detalhados deste serviço não foram disponibilizados em momento oportuno, impossibilitando uma análise apurada dos interessados.

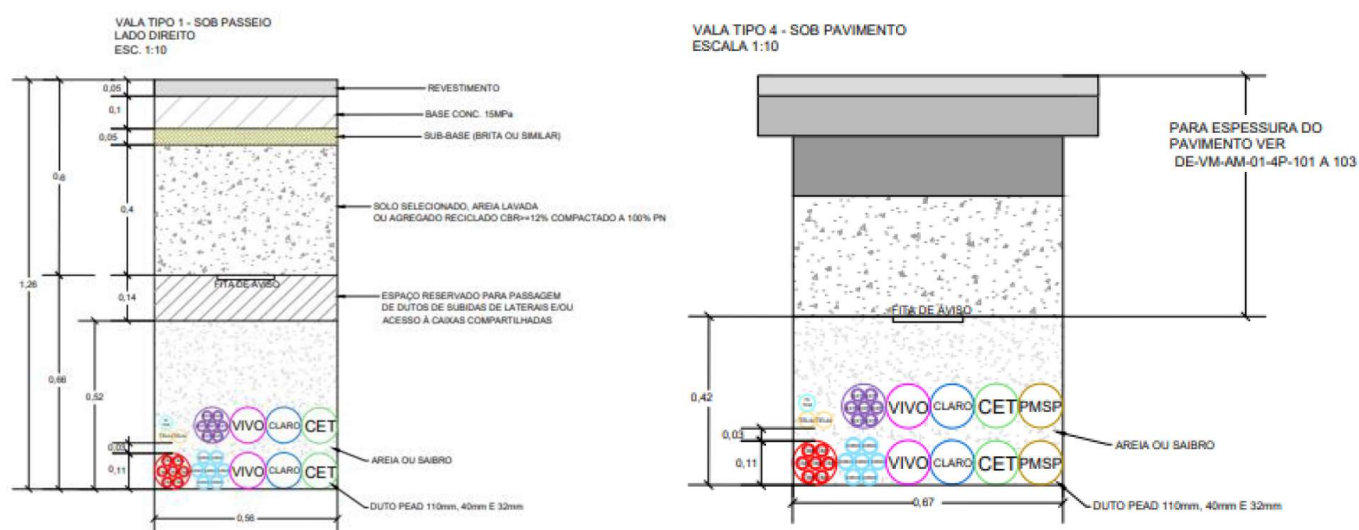
Os vídeos, de fato, indicam que há problemas nas galerias e que é necessária uma intervenção numa extensão total de 304,71m. Entretanto, não há um comparativo de custos entre a reabilitação proposta e um refazimento tradicional, a despeito dos evidentes efeitos sobre o tráfego local, de sorte a justificar a técnica CIPP como adequada.

Diante da insuficiente argumentação, mantido o apontamento.

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.

Manifestação prévia da Origem (peça 46, fl. 9):

Reconhece que não havia disponibilizado as Memórias de Cálculo, ora protocoladas para apreciação através do SEI nº 7910.2023/0000052-4, documento 077156736, Anexo I - Cotações.

Explica que “Quando possível as valas serão segregadas, porém nesse caso específico, onde os passeios não possuem larguras suficientes para a execução de duas valas separadas por um espaço físico, os dutos serão segregados na mesma vala, utilizando o lado direito da vala comum”.

Entende que dessa forma haveria uma otimização de custo para a escavação das valas e para a recomposição do passeio. Complementa ressaltando que as caixas de passagens de redes da CET e da SPTrans serão individualizadas, de modo a facilitar a manipulação de cada uma delas.

Esclarece que as despesas previstas na planilha do Edital correspondem as escavações das valas, dutos, caixas e reaterros das redes da CET e SPTrans, e que nenhum item de despesa da ENEL está contemplado, haja vista que as valas para implantação de seus dutos serão objeto de contratação apartada e a responsabilidade pela execução será total, exceto quanto aos pavimentos que compreendem base, sub-base e revestimentos.

No que se refere as valas das Concessionárias, serão de responsabilidade das mesmas, as despesas referentes a implantação dos dutos, caixas e cabos, enquanto que as despesas relativas a execução da escavação, reaterro e pavimentos ficarão a cargo da Prefeitura.

No que se refere a iluminação pública, ficará a cargo de Concessionárias o fornecimento e instalação de postes, luminárias, circuitos e transformadores, enquanto para a Prefeitura ficará o encargo de escavação e infraestrutura compreendendo eletrodutos, base, aterramento, reaterro e reconstituição do pavimento.

Análise da equipe de Auditoria:

Novamente a SPObras reconhece que as memórias de cálculo não foram disponibilizadas em momento oportuno, impossibilitando uma análise apurada dos interessados.

Porém, diante dos esclarecimentos, superado o apontamento.

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.

Manifestação prévia da Origem (peça 46, fl. 10):

Reconhece que não havia indicado os locais de destinação e as respectivas distâncias médias de transporte - DMT, ora protocoladas para apreciação através do SEI nº 7910.2023/0000052-4, documentos 077156736 e 077156914, Anexo III - Memória de Quantidade e Anexo V - DMT.

Análise da equipe de Auditoria:

A SPObras reconhece que as memórias de cálculo, locais de destinação e DMT não foram disponibilizados em momento oportuno, impossibilitando uma análise apurada dos interessados.

Porém, diante dos esclarecimentos, superado o apontamento.

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 se estende 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.

Manifestação prévia da Origem (peça 47, fl. 4):

Esclarece que a contratação é de responsabilidade da SIURB, razão pela qual foi adotado o seu modelo padrão, devidamente aprovado pela sua Assessoria Jurídica.

Explica que a conclusão da Fiscalização do TCM será encaminhada para SIURB para conhecimento e providências quanto à adequação solicitada e entende “[...] que tal medida em momento oportuno não tem o condão de macular o prosseguimento do certame”.

Análise da equipe de Auditoria:

A SPObras deixou de enfrentar os relevantes questionamentos da equipe de Auditoria acerca dos requisitos para recebimento da obra e responsabilidades das Contratada até o final do prazo de garantia.

Portanto, mantido o apontamento.

3.6.10.2. Quanto as alterações contratuais

No que se refere às Alterações Contratuais, Cláusula 14ª, 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.

Manifestação prévia da Origem (peça 47, fl. 4):

Reproduz a mesmo esclarecimento prestado ao questionado em **3.6.10.1.**

Análise da equipe de Auditoria:

A SPObras deixou de enfrentar os relevantes questionamentos da equipe de Auditoria acerca dos procedimentos para Alterações Contratuais.

Portanto, mantido o apontamento.

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.

Manifestação prévia da Origem (peça 47, fls. 3-4):

Sustenta que “Os termos do subitem vinculam a participação da empresa de arquitetura aos atestados apresentados, o que certamente só ocorrerá quando a comprovação de capacidade técnica-operacional envolver atividades exclusivas das empresas da área de arquitetura.”

Entende que o apontamento pode ser superado, pois a redação questionada não tem o condão de macular o certame, sendo de fácil correção na retomada da licitação.

Análise da equipe de Auditoria:

Considerando que a Origem está admitindo sanear a falha, o apontamento estará superado quando da retomada do certame se o Edital republicado contemplar a retificação proposta.

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: 2840m³;
 - c) Sistema Viário Urbano em Pavimento Rígido de Concreto, com resistência a tráfego coletivo, numa quantidade mínima de: 18.670m²;
 - 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: 2.840m³;

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: 18.670m²;

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.

Manifestação prévia da Origem (peça 46, fl. 4):

Sustenta que a Lei Federal nº 8.666/93, artigo 30, §2º, não restringe a previsão de itens qualitativos em licitação, sobretudo porque são indicados itens de maior relevância técnica e, no caso, envolvem experiência técnica diferenciada na execução das intervenções previstas no corredor.

Sustenta que a formação de consórcio foi admitida para que não se restrinja a apenas um tipo de empresa, proporcionando maior abertura para o mercado e garantia de qualidade para a Administração, com a escolha de empresas qualificadas para a execução dos serviços.

Explica que uma empresa que só possui atestado de pavimentos pode se consorciar com outras que detenham atestados dos demais itens de serviço.

Análise da equipe de Auditoria:

Há um equívoco no argumento inicial da Origem no que tange à interpretação de que o dispositivo legal “[...] não restringe a previsão em licitação de itens qualitativos [...]”, pois ao agente público só é permitido agir de acordo com a lei, não cabendo a interpretação de que se não está vedado então está permitido.

Tanto o mencionado §2º quanto o inciso I, do §1º, ambos do art. 30 da LF nº 8.666/93, preveem que a qualificação técnica deve se restringir às “[...] parcelas de maior relevância técnica e de valor significativo [...]” (grifo nosso). Assim, a conjunção “e” impõe que as duas condições sejam atendidas simultaneamente, ou seja, a relevância técnica e o valor significativo devem estar presentes, ao mesmo tempo, na exigência da qualificação.

No entanto, a relevância financeira, conforme demonstrado no apontamento, não está presente nos quesitos apontados, contrariando o dispositivo legal. Assim, desnecessário analisar as demais

justificativas, pois estas são afetas exclusivamente ao aspecto da relevância técnica e não estão na origem do apontamento.

Em relação à exigência de comprovação de execução dos serviços de pavimento SMA em área urbana, em que pesem os argumentos apresentados, cada obra tem particularidades próprias, de modo que a exigência de que um serviço particular tenha sido realizado em um ambiente específico afronta o §5º do art. 30 da LF nº 8.666/93.

Além da vedação legal, a exigência de atestados em itens específicos da obra realizados em vias urbanas nos quantitativos previstos para comprovar o 'savoir faire' da empresa na execução do manejo do desvio de tráfego, interferências, impactos no entorno da obra e frentes de trabalhos não possui respaldo técnico.

Exemplificando, é sabido que quando da execução da capa do pavimento flexível, tanto o impacto no entorno como as interferências já ocorreram, de modo que o desvio de tráfego e as frentes de trabalhos já estão em andamento.

Diante disso, a exigência de comprovação de execução em área urbana pode estar vinculada ao conjunto da obra, por envolver o planejamento da obra como um todo, cuja complexidade é, essa sim, potencializada pelo ambiente urbano. No entanto, essa comprovação já está presente na exigência da alínea “a” do subitem 11.4.2. (grifos nossos) “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” e essa não foi objeto de apontamento pela Auditoria.

Nesse caso, a princípio, qualquer empresa que já executou obras de pavimentação em área urbana e executou pavimento flexível do tipo SMA em outro ambiente estaria habilitada, por ser serviço similar, a executar a obra em questão, levando em conta as próprias justificativas ora trazidas pela Origem.

Assim, reitera-se que a execução dos serviços ora analisados em área urbana não possui diferença técnica substancial quando comparada com a realização em outro ambiente que seja capaz de justificar a especificidade exigida.

Situações semelhantes já foram objetos de decisão no Tribunal de Contas da União, trazendo à baila, por exemplo, o Acórdão 1502/2009 - Plenário, no qual se decidiu que deveriam ser aceitos atestados de serviços em obras ferroviárias e de vias urbanas para comprovação de qualificação para executar obras rodoviárias:

9.1.4. em futuras licitações, aceite a comprovação de capacitação técnica proveniente de obras diferentes daquela licitadas, passando a ter como critério a semelhança entre os serviços a serem comprovados, e não as obras em que foram executados. Por exemplo, abstendo-se de recusar serviços semelhantes prestados em obras ferroviárias ou de vias urbanas quando da comprovação de qualificação para executar obras rodoviárias.

Frisa-se que este tema foi debatido em 2 acompanhamentos de Editais³ realizados por esta Coordenadoria relativos ao programa corredores de ônibus, do qual esse Edital faz parte. Foi apontado que aqueles Editais eram restritivos 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.

De todo o exposto, a exigência se mostra como uma restrição indevida ao certame, alijando os licitantes que realizaram esses mesmos serviços em área não urbana, sem comprovação de que haja diferença técnica substancial na sua realização quando comparada com a realização em outro ambiente que seja capaz de justificar a especificidade exigida.

Insta consignar que exigência similar a do pavimento flexível tipo SMA também ocorre na alínea “c” do subitem 11.4.2. ao exigir a execução de pavimento rígido especificamente em sistema viário urbano, que por analogia ao pavimento flexível do tipo SMA também não possui respaldo técnico.

Assim, está mantido o apontamento no que tange a relevância financeira, e retificado o apontamento com relação a restritividade da exigência do pavimento flexível do tipo SMA em via urbana com inclusão também do pavimento rígido:

³ eTC nºs: 000001/2023 e 000140/2023.

4.4. O Edital é restritivo no que se refere à exigência de que a licitante comprove que executou pavimento flexível e rígido 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.

Manifestação prévia da Origem (peça 46, fl. 5):

Aqui também a SPObras repete a argumentação exarada no subitem precedente.

Reitera que os itens qualitativos integram os itens que estão na curva “A” da planilha de quantidades e preços, de modo que a capacidade técnica exigida do profissional deve garantir a estrutura como um todo, como exemplo a execução de pavimento em cada fase.

Análise da equipe de Auditoria:

A singela argumentação da SPObras não é suficiente para afastar o apontamento, sobretudo porque referem-se a parcelas de baixo valor.

Mantido integralmente o apontamento.

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 237/97⁴.

A Resolução nº 170/CADES/2014, por sua vez, complementou a Resolução nº 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 extensão igual ou superior a 1000 metros e área da seção de drenagem igual ou superior a 6 m².

- 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 m²;
- Sistemas de transporte coletivo urbano sobre trilhos ou pneus;
- Subestação ou Linha de transmissão acima de 230 KV;
- Heliporto (grifos nossos).

⁴ 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.

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.

Manifestação prévia da Origem (peça 46, fl. 10 e peça fls. 92/97 da peça 48):

Reconhece que não havia disponibilizado os dados, ora protocoladas para apreciação através do SEI nº 7910.2023/0000052-4, documento 077156784, Anexo VI - Parecer Técnico nº 001-DECONT-G-2017.

Análise da equipe de Auditoria:

O Ofício datado em 27.12.2017 trata do parecer técnico nº 001/DECONT-G/2017, o qual trata de consulta sobre dispensa de licenciamento ambiental do objeto da obra do certame em questão.

Ocorre que, tal parecer técnico trata de uma opinião técnica favorável à dispensa, a qual não passou pela aprovação/deliberação da dispensa de licenciamento ambiental. Tal parecer ainda traz que o objeto não se enquadra tanto na Resolução 179/CADES/2016 como na Deliberação Normativa do Consema nº 01/2014, porém, tal informação não procede, uma vez que consta a necessidade de EIA/RIMA para projetos viários com extensão igual ou superior a 3.000 metros em ambos normativos.

Cabe trazer ainda a LM nº 14.887/2009 que traz as atribuições do CADES (Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável) da Secretaria Municipal do Verde e Meio Ambiente:

Art. 31. O Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável tem as seguintes atribuições:

[...]

III - **opinar sobre planos, programas e projetos, obras**, instalações e operações **que possam causar significativo impacto ambiental**, podendo convocar, para tanto, audiências públicas, bem como requisitar aos órgãos públicos competentes e às entidades privadas as informações e estudos complementares que se façam necessários;

[...]

IV - **apreciar e aprovar os Estudos de Impacto Ambiental e Relatórios de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) e Estudos de Impacto de Vizinhança e Relatório de Impacto de Vizinhança (EIV/RIVI), no âmbito do Município de São Paulo** (grifos nossos).

Diante disso, verifica-se que não houve deliberação pelo CADES quanto a dispensa do licenciamento ambiental para o objeto do certame.

Portanto, mantém-se o apontamento.

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 SPObras 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 e rígido 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. Apontamento passível de superação se houver a efetivação da transparência desse documento técnico quando da republicação do Edital. (subitem **3.3**)

4.7. Apontamento superado em sede de Relatório Conclusivo - ausência de documentação hábil que fundamente as pesquisas de preços adotadas no Orçamento de Referência. (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. Apontamento superado em sede de Relatório Conclusivo - diferença de custo entre o concreto usinado da tabela SIURB e aqueles cujos valores foram obtidos por meio de cotações. (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. Apontamento superado em sede de Relatório Conclusivo – esclarecimentos referentes às despesas previstas no item 8 - PROJETO DE VALA TÉCNICA. (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. Apontamento superado em sede de Relatório Conclusivo - esclarecimentos da SPObras acerca do(s) local(is) de destinação de resíduos. (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. É indevida a atribuição da SIURB à SPObras das atividades de julgamento das propostas e da fiscalização exclusiva do contrato firmado com a mesma, por violação aos artigos 9º, § 1º da LF nº 8.666/93, 3º da LF nº 6.185/74 e 15, § único, inciso V da LM nº 14.141/06 (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. Apontamento passível de superação se houver a exclusão da possibilidade de participação de empresas de arquitetura do certame quando da republicação do Edital. (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 04.05.2023.

EDUARDO EMILIO LANG DI PIETRO
Auditor de Controle Externo⁵

De acordo,

MARCOS ALVES DE CARVALHO
Supervisor de Controle Externo 14

⁵ Auditor não assinou por motivo de férias.