

GABINETE DO CONSELHEIRO RICARDO TORRES
Excelentíssimo Senhor Conselheiro

Ref.: Relatório de Acompanhamento de Edital

Concorrência Eletrônica nº 002/SMT/2023, para a contratação de empresa para serviços especializados de engenharia para a elaboração de projetos e instalação de 158.145 m de estruturas cicloviárias em vias públicas da Cidade de São Paulo.

Valor estimado para contratação: R\$ 357.368.518,01 (divididos em 3 lotes)

SEI nº 6020.2022/0041441-5

1. INTRODUÇÃO

Trata o presente de Acompanhamento do Edital da Concorrência Eletrônica nº 002/SMT/2023, para a contratação de empresa para serviços especializados de engenharia para a elaboração de projetos e instalação de 158.145 m de estruturas cicloviárias em vias públicas da Cidade de São Paulo.

O Relatório Conclusivo de peça 33 considerou superados 10¹ apontamentos dentre os 22 originalmente registrados no Relatório Preliminar de peça 8. Dentre os demais 13 apontamentos, 7² foram mantidos na íntegra, e 5³ tiveram redação alterada. Ainda outros 2⁴ novos apontamentos foram incluídos.

Na Manifestação à peça 53, após defesa apresentada pela SMT, conclui-se que não foram apresentados novos fatos ou informações que alterassem a conclusão do Relatório Conclusivo de peça 33.

Após Ofício SSG 15421/2024 (peça 55) a Secretaria Municipal de Mobilidade e Transporte – SMT apresentou defesa de peça 58.

¹ Apontamentos superados: subitens 4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 4.6, 4.13, 4.16, 4.20 e 4.22 do Relatório Conclusivo de peça 33.

² Apontamentos mantidos na íntegra: subitens 4.7, 4.8, 4.9, 4.11, 4.18, 4.19 e 4.21 do Relatório Conclusivo de peça 33.

³ Apontamentos com redação alterada: subitens 4.10, 4.12, 4.14, 4.15 e 4.17 do Relatório Conclusivo de peça 33.

⁴ Apontamentos incluídos: subitens 4.23 e 4.24 do Relatório Conclusivo de peça 33.

Retornam os autos, em atendimento à determinação de peça 60, para análise da defesa.

Informa-se por oportuno que a sessão de reabertura está agendada para dia 09.09.2024, 10h00⁵.

2. ANÁLISE

2.1. Da Qualificação Técnica – Exigência de serviços de valores pouco significativos

O item 11.1.c.1 do Termo de Referência exige a apresentação de atestado para demonstrar a qualificação técnico-operacional de serviços cujos valores não são significativos (valor individual igual ou superior a 4% do valor total estimado da contratação) e cuja relevância técnica não restou demonstrada, em desacordo com o art. 67, § 1º, da Lei Federal nº 14.133/21. (Conclusão 4.7)

Defesa da SMT (peça 58):

Teceu considerações sobre os comentários emitidos pela auditoria no Documento Peça 53 (107949442) derivados das argumentações desta pasta e atendendo Ofício SSG 15421/2024 (107949301), conforme apresentado a seguir:

Análise da Coordenadoria:

Os argumentos que fundamentam a defesa da Origem estão sintetizados abaixo, seguidos de breve comentário.

- a) Argumento 1: Não há ciclovias em área rural e rodovias. Se além de não haver a expertise em ciclovias, somamos a falta de conhecimento específico do manual municipal ou do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito VOLUME VIII Sinalização Cicloviária CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO CONTRAN 2022, de âmbito nacional, não raro geram equívocos de projeto, de execução, de logística e estratégia de obras por parte da contratada com consequente ação fiscalizatória, desconsideração de tramites burocráticos de validação do projeto junto ao Órgão executivo de Trânsito do município, emissão de tpov, retrabalho e atrasos com demanda de aditamento de prazo de execução e algumas vezes de valores, uma vez que o desconhecimento específico acarreta dimensionamento aquém do necessário em uma empreitada em ambiente urbano.

Reiteramos nossa preocupação quanto a alteração desta qualificação, com possíveis danos ao erário, uma vez que se levado a juízo, pode demandar decisão contra a Administração na solicitação de reequilíbrio e indenização. (fl. 3 da peça 58).

⁵ Documento SEI 109928276.

Comentário:

A Origem alega falta de conhecimento específico do Manual de Sinalização Urbana (MSU) para execução de ciclovias em locais de tráfego intenso, bem como no Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito VOLUME VIII Sinalização Ciclovária CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO CONTRAN 2022, de âmbito nacional.

A alegada falta de familiaridade com normativos, como os manuais de sinalização citados pela SMT, não pode ser utilizada para justificar falhas ou atrasos nos serviços contratados. Referidos manuais não apresentam complexidade suficiente para que se possa concluir que empresas que ainda não os tenham utilizado não terão capacidade de segui-los. O propósito da elaboração de um manual é justamente o contrário: padronizar exigências e permitir o conhecimento e a observação das regras aplicáveis por quaisquer empresas que venham a prestar o serviço. Além disso, a comprovação de experiência em obras de ciclovia e ciclofaixa nem sequer comprovaria experiência com o Manual de Sinalização Urbana (MSU) - volume 13, da CET-SP, vez que este é específico do Município de São Paulo, de forma que empresas que tenham prestado o serviço em outras cidades não teriam essa “familiaridade” com o Manual que supostamente seria necessária.

Destaca-se da defesa apresentada que a própria administração assume a ausência de complexidade técnica para a execução dos serviços, o que afasta a aplicação isolada do critério da “relevância” para fins de qualificação técnica. Ressalve-se, por outro lado, que o referido manual não possui complexidade tal que dificulte o seu estudo e a aplicação imediatos, mesmo por projetistas sem seu conhecimento prévio.

E por fim, os atestados ora exigidos, mesmo sendo de ciclovias em áreas urbanas, não garantem expertise em realização de serviços em vias de tráfego intenso.

- b) Argumento 2: Mesmo com empresas já acostumadas com execução em área urbana, há uma rediscussão de projetos nos contratos em execução (por exemplo PPP –COHAB) que nos leva a considerar o projeto como um item relevante. Entendemos a preocupação da auditoria, mas novamente a Pasta entende que saber como projetar ciclovias e ter costume de consulta ao Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito VOLUME VIII Sinalização

Ciclovária CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO CONTRAN 2022 NACIONAL irá gerar atrasos, na validação do projeto junto ao Órgão executivo de Trânsito do município.

De forma semelhante quando se trata de ciclovia não ocorre fresagem total do leito carroçável o que limita o tipo de equipamento a ser utilizado e não raro executado a maior, o que suscita pedidos e medições além do estimado (com consequente judicialização) e o piso e passeio de concreto armado por vezes é executado de maneira a baratear seu custo, gerando trincas e rachaduras no piso/passeio de concreto armado. Independente do índice de 4% que aponta a legislação o parecer desta Pasta é que são itens relevantes independentemente do valor percentual do valor global.

Alterar tal entendimento amplia a possibilidade de reexecução, acionamento constante da garantia de obra e consequente intuito da Administração que sejam considerados itens relevantes. (fl. 4 da peça 58).

Comentário:

Conforme exposto pela Auditoria na Manifestação à fl. 6 da peça 53, a legislação prevê, para a definição de exigências da qualificação técnica, os requisitos de "maior relevância ou valor significativo". E uma vez não comprovada a relevância técnica, restou o requisito do valor, que deve ser superior a 4% do valor total estimado (§1º do art. 67 da LF nº 14.133/21).

Porém, como apontado no Relatório de peça 33, em especial os itens de serviço "piso/passeio de concreto armado" (lote 2), "fresagem" e "projeto" (lotes 1, 2 e 3) não atendem ao requisito legal para serem usados como prova de qualificação técnica em função do seu baixo valor e da ausência de complexidade técnica para a execução dos serviços que confira relevância para esses itens.

- c) Argumento 3: No entender da Pasta, há diferenças palpáveis, inclusive de custo e logística de obra, seja pelo horário de liberação para trabalho na via, seja por se tratar de sinalização diversa.

Em obra de sinalização rodoviária há praticamente um tipo de sinalização: seccionada branca dividindo faixas do mesmo sentido e dupla amarela divisora de fluxos contrários. Ambas executadas com o mesmo tipo de tinta qual seja, tipo Hot Spray ou similar. Não é usual o uso de tachão, gradil tipo PMSP, pictogramas e sinalização de estacionamento e de espaço exclusivo para bicicletas, além dos diversos tipos de sinalização horizontal. Tal falta de expertise pode levar a tentativas de subcontratação (vedada no certame) pois claramente não fazem parte do rol de procedimento para execução em rodovias.

Atrasos e retrabalho, além de risco de judicialização contra a CONTRATADA e acionamento de garantia de obras são previsíveis se mantido o óbice da eminente auditoria.

O desejo da qualificação técnica é contratar executora que tenha as expertises necessárias e cause o mínimo de preocupação e atrasos na execução das estruturas cicloviárias. (fl. 4 da peça 58).

Comentário:

A SMT alega existir diferenças de custos e de logística entre serviços de sinalização rodoviária e de estruturas cicloviárias. No entanto, não apresentou nenhum fundamento técnico para justificar essa distinção. Os serviços destacados pela SMT, “[...] uso de tachão, gradil tipo PMSP, pictogramas e sinalização de estacionamento e de espaço exclusivo para bicicletas, além dos diversos tipos de sinalização horizontal.”, não apresentam complexidade suficiente para justificar a relevância técnica requerida para a exigência de atestado de qualificação técnico-operacional de serviços cujos valores não são significativos.

O eventual desconhecimento prévio do MSU - volume 13 não pode ser usado como justificativa para erros ou atrasos na implantação dos serviços.

Ademais, apesar das diferenças mencionadas entre projetos de ciclovia e projetos de vias e rodovias, não ficou evidente a incompatibilidade entre os conhecimentos necessários para se projetar uma via ou uma ciclovia.

- d) Argumento 4: Comenta a eminente Auditoria, que a restrição sobre a expertise em execução de serviços em vias arteriais e elimina as empresas especializadas em serviços de recapeamento e sinalização de vias, contudo o termo que trata o item de recape em vias artérias é o disponível em tabela pública do município, base para realização das estimativas de serviços e valores globais.

Ora, por qual motivo a tabela municipal faria tal diferenciação em vez de generalizar se não houvessem diferenças na execução, mais acuradas e propícias ao objeto?

No caso, acompanhamos o entendimento de SIURB e inserimos na planilha o item que mais se coaduna com o objeto, lembrando que tais empresas de serviços especializados que não tem expertise em ciclovias podem entrar no certame em consórcio, conjugando ofertas de serviços e atestados. (fl. 4 da peça 58).

Comentário:

Conforme exposto pela Auditoria na Manifestação à fl. 7 da peça 53, a experiência em vias de tráfego intenso, como almejado pela Administração, é requisito relacionado também a empresas

especializadas em serviços de recapeamento e sinalização de vias, por exemplo, mas que nos atuais termos do edital (e sem a experiência específica em ciclovias) estariam impossibilitadas de participar do certame.

Conclui-se que não foram apresentados fatos que alterassem o posicionamento da Auditoria.

Portanto, mantém-se o apontamento.

2.2. Da Qualificação Técnica - Exigência de que os atestados sejam relativos à execução de ciclovias, ciclofaixas ou similares

A exigência de que os atestados sejam relativos à execução de ciclovias, ciclofaixas ou similares se mostra restritiva à participação abrangente de mais empresas e tem potencial de comprometer indevidamente o caráter competitivo do certame, em desacordo com o artigo 5º da Lei Federal nº 14.133/21. (Conclusão 4.8)

Defesa da SMT (peça 58):

Mais que o potencial de comprometer indevidamente o caráter competitivo o desejo da Administração é a melhor qualidade da entrega do objeto. Cabe salientar que antes desta devolutiva o pregão em questão foi aberto, com mais de 10 licitantes por lote, distante de restar deserta ou fracassada, ou ainda não haver competitividade no certame. O interesse de diversas empresas/consórcios permitirá a Administração a homologação da vencedora com o melhor valor dentro das especificações técnicas do objeto, mais facilmente possibilitando a qualidade de sua entrega.

O certame encontra-se suspenso pela alta Administração. (fl. 4 da peça 58).

Análise da Coordenadoria:

Conforme analisado no item **2.1** acima, não foram apresentados fatos que alterassem o posicionamento da Auditoria.

Outrossim, a experiência em vias de tráfego intenso, como almejado pela Administração, é requisito relacionado também a empresas especializadas em serviços de recapeamento e sinalização de vias, por exemplo, mas que nos atuais termos do edital (e sem a experiência específica em ciclovias) estariam impossibilitadas de participar do certame.

Portanto, mantém-se o apontamento.

2.3. Da Qualificação Técnica – Restrição a locais específicos

A exigência de que pelo menos 80% dos itens de serviços constantes dos atestados apresentados para qualificação técnico-operacional refiram-se à execução em área urbana extrapola o previsto em legislação e tem potencial de comprometer indevidamente o caráter competitivo certame, em desacordo com os artigos 5º e 67, §2º, II, da Lei Federal 14.133/21. (Conclusão **4.9**)

Defesa da SMT (peça 58):

Mais que o potencial de comprometer indevidamente o caráter competitivo o desejo da Administração é a melhor qualidade da entrega do objeto. Cabe salientar que antes desta devolutiva o pregão em questão foi aberto, com mais de 10 licitantes por lote, distante de restar deserta ou fracassada, ou ainda não haver competitividade no certame. O interesse de diversas empresas/consórcios permitirá a Administração a homologação da vencedora com o melhor valor dentro das especificações técnicas do objeto, mais facilmente possibilitando a qualidade de sua entrega.

O certame encontra-se fechado pela alta Administração para análise documental. (fl. 5 da peça 58).

Análise da Coordenadoria:

Independentemente do número de licitantes presentes, ressalta-se que a exigência de atestados que comprovem "execução em área urbana" não garante, tecnicamente, maior expertise no assunto, ou mesmo experiência em ambientes complexos, configurando-se restrição indevida à participação de licitantes. Ressalve-se ainda, assim como no item anterior, que tais obras atestadas podem ter sido realizadas em ambientes controlados, como em parques ou condomínios, por exemplo.

Ante o exposto, não foram apresentados fatos que alterassem o posicionamento da Auditoria.

Portanto, mantém-se o apontamento.

2.4. Da Qualificação Técnica – Projeto Executivo

A manutenção do item "Projeto executivo (prancha A1)", cujo valor não é significativo e cuja relevância não restou demonstrada, no rol de serviços exigidos para comprovação da qualificação técnico-operacional (item 11.1.c.1 do Termo de Referência), encontra-se em desacordo com o art. 67, § 1º, da Lei Federal nº 14.133/21. (Conclusão **4.10**)

Defesa da SMT (peça 58):

Mais que o potencial de comprometer indevidamente o caráter competitivo o desejo da Administração é a melhor qualidade da entrega do objeto. Cabe salientar que antes desta devolutiva o pregão em questão foi aberto, com mais de 10 licitantes por lote, distante de restar deserta ou fracassada, ou ainda não haver competitividade no certame. O interesse de diversas empresas/consórcios permitirá a Administração a homologação da vencedora com o melhor valor dentro das especificações técnicas do objeto, mais facilmente possibilitando a qualidade de sua entrega. Como exposto anteriormente no comentário da eminente auditoria no argumento 1, a falta de conhecimento específico do manual municipal ou do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito VOLUME VIII Sinalização Cicloviária CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO CONTRAN 2022, de âmbito nacional, não raro geram equívocos de projeto, de execução, de logística e estratégia de obras por parte da contratada.

O certame encontra-se suspenso pela alta Administração. (fl. 5 da peça 58).

Análise da Coordenadoria:

Conforme analisado no item **2.3** acima, não foram apresentados fatos que alterassem o posicionamento da Auditoria.

Portanto, mantém-se o apontamento.

2.5. Da Qualificação Técnico-Profissional - Exigência de que os atestados sejam relativos à execução de ciclovias, ciclofaixas ou similares

A previsão de que os atestados relacionados a ciclovias, ciclofaixas ou similares sejam considerados como itens de maior relevância do que aqueles com maior complexidade técnica se configura como restritiva à participação abrangente de mais empresas e tem potencial de comprometer indevidamente o caráter competitivo certame, em desacordo com os artigos 5º e 67 da Lei Federal 14.133/21. (Conclusão **4.11**)

Defesa da SMT (peça 58):

Semelhante ao questionado no item 2.4 da eminente auditoria a Pasta entende como relevante a expertise anterior em execução de estruturas cicloviárias.

Se além de não haver a expertise em ciclovias, somamos a falta de conhecimento específico do manual municipal ou do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito VOLUME VIII Sinalização Cicloviária CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO CONTRAN 2022, de âmbito nacional, não raro geram equívocos de execução, de logística e estratégia de obras por parte da contratada com consequente ação fiscalizatória, descon sideração de tramites burocráticos de validação do projeto junto ao Órgão executivo de Trânsito do município, emissão de tpov,.retrabalho e atrasos com demanda de aditamento de prazo de execução e algumas vezes de

valores, uma vez que o desconhecimento específico acarreta dimensionamento aquém do necessário em uma empreitada em ambiente urbano. (fl. 5 da peça 58).

Análise da Coordenadoria:

A alegada falta de familiaridade com normativos, como os manuais de sinalização citados pela SMT, já foi analisada pela Auditoria no item **2.1** desta Manifestação.

Ante o exposto, não foram apresentados fatos que alterassem o posicionamento da Auditoria.

Portanto, mantém-se o apontamento.

2.6. Da Matriz de Riscos – Alocação de responsabilidades

Necessário que a SMT aprimore o ANEXO VII: Matriz de Riscos, passando a alocar corretamente a responsabilidade por custos com "dano a infraestrutura de Concessionárias", nos casos de imperícia ou negligência da Contratada, em observação ao art. 103, §1º, da Lei Federal nº 14.133/2021. (Conclusão **4.12**)

Defesa da SMT (peça 58):

No que tange a Matriz de riscos, a administração entende que a autorização de execução por parte da contratante a torna responsável pela autorização dos serviços em via pública e qualquer questionamento de dano a infraestrutura de outras concessionárias, necessariamente imputa a quem solicitou o serviço e que repassara a responsabilidade à contratante. Da mesma maneira que se aciona a concessionária de serviços públicos quando de dano a pavimento por execução de manutenção de telefonia, de água e de esgoto, cabe a responsabilidade ao município que responsabilizará a CONTRATADA conforme itens de contrato constante do anexo II do edital em suas cláusulas da sétima à décima segunda. (fl. 5 da peça 58).

Análise da Coordenadoria:

A Origem alega que “[...] cabe responsabilidade ao município que responsabilizará a CONTRATADA conforme itens de contrato constante do anexo II do edital em suas cláusulas da sétima à décima segunda.”.

Ressalta-se que o apontamento **4.12** do Relatório Preliminar (peça 8) foi atualizado no Relatório Conclusivo (peça 33), uma vez constatada a inclusão da Matriz de Riscos (peça 31) no Edital republicado.

Assim, o apontamento que remanesceu foi em relação à necessidade de aprimoramento da redação, em especial da alocação de responsabilidade/custo do 13º risco listado na Matriz de peça 31 (dano a infraestrutura de Concessionárias).

Conforme exposto pela Auditoria no Relatório Conclusivo (fl. 42 da peça 33):

A Auditoria entende que no caso específico de dano ocorrido em infraestrutura de Concessionárias (água, energia e outras), provocado por imperícia ou negligência da Contratada, a empresa/consórcio deveria ser responsabilizado. Isso porque é a empresa prestadora do serviço (Contratada), nesse caso, que detém a responsabilidade pelo adequado cuidado com a infraestrutura de terceiros já existente no âmbito da execução de seu serviço. Nesse sentido, é exigência legal, nos termos do §1º do art. 103 da LF nº 14.133/21, que os riscos sejam alocados à parte com efetiva capacidade para gerenciá-los.

Não foram apresentados fatos que alterassem o posicionamento da Auditoria.

Portanto, mantém-se o apontamento.

2.7. Dos projetos - Divergências nas quantidades informadas

Existem divergências entre as quantidades informadas nos croquis, nos projetos funcionais e no TR. (Conclusão **4.14**)

Defesa da SMT (peça 58):

Reiteramos que os valores foram adequados no termo de referência e disponíveis no link que consta do documento editalício como anexo

ANTÔNIO ALVES BARRIL 383 metros

JOÃO TEODORO 613 metros

ANASTÁCIO 2.370 metros

CAMPANELLA - AGAPANTOS 2400 metros fl.

PACHECO E SILVA 240 metros,

Entre as folhas 03 e 09 do Termo de Referência Termo de Referência

Salientamos que não houve nenhum questionamento, dúvidas ou solicitações de esclarecimento por parte das interessadas no certame quanto a este item em sua análise de oferta e formação de preço global. (fls. 5/6 da peça 58).

Análise da Coordenadoria:

Ressalve-se que, apesar de afirmado que foram retificados os dados no TR, não foi apresentada comprovação de que a correção foi efetivamente implantada.

E ainda, de acordo com o Quadro 7 (fl. 51 da peça 33), as diferenças de quantitativos estavam presentes também nos croquis e nos projetos funcionais.

Portanto, mantido o apontamento.

2.8. Da Planilha Orçamentária – Embasamento para os quantitativos

Não foram apresentados os elementos necessários e suficientes que justifiquem tecnicamente os quantitativos da Planilha Orçamentária do Edital. (Conclusão **4.15**)

Defesa da SMT (peça 58):

Embora entenda o questionamento da eminente auditoria, a pasta mantém o entendimento de que os croquis fornecidos e a expertise no tipo de projeto dos quais são de domínio dos técnicos e do órgão executivo de trânsito do município, são necessários e suficientes para a formação de uma estimativa de valor por estrutura cicloviária proposta nos moldes que são desenvolvidos pela parceria com a COHAB na contratação de projetos e execução de infra estrutura cicloviária na capital.

Tal é que está em execução com desenvolvimento da expansão da rede cicloviária, sem óbice até o momento. (fl. 6 da peça 58).

Análise da Coordenadoria:

A defesa mantém o entendimento declarado em manifestações anteriores, apresentando, em síntese, os mesmos argumentos já analisados às fls. 53/54 da peça 33.

Não foram apresentados novos argumentos ou fatos que alterassem a conclusão.

Portanto, mantido o apontamento.

2.9. Da Planilha Orçamentária – Quantitativo de serviço de instalação de gradis

O quantitativo previsto do serviço de instalação de gradis não está embasado por projetos ou outro documento técnico que o evidencie. (Conclusão **4.17**)

Defesa da SMT (peça 58):

A eminente auditoria cita que quanto à medição, reiteramos que o §9º do art. 46 da LF 14.133/2021 veda a "adoção de sistemática de remuneração orientada por preços unitários ou referenciada pela execução de quantidades de itens unitários".

A Pasta entende que não é o caso e sim o mesmo embasamento que está citado no item 2.8, no qual o croquis, o entendimento da tipologia e o domínio do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito VOLUME VIII Sinalização Ciclovitária e seu correlato municipal são suficientes para execução do projeto e a estimativa de valor global de cada estrutura é correspondente à dimensões e equipamentos preconizados em manual, em conjunto com a tipologia e sua extensão. (fl. 6 da peça 58).

Análise da Coordenadoria:

A Origem informa que a estimativa do valor global de cada estrutura é correspondente a dimensões e equipamentos preconizados em manual. No entanto, essa estimativa não é suficiente para embasar o quantitativo previsto do serviço de instalação de gradis como em projetos ou outro documento técnico que o evidencie.

Ademais, reiteramos que o §9º do art. 46 da LF nº 14.133/2021 **veda** a "adoção de sistemática de remuneração orientada por preços unitários ou referenciada pela execução de quantidades de itens unitários".

Portanto, mantido o apontamento.

2.10. Da Planilha Orçamentária – Quantitativos de pavimentos rígidos e flexíveis

O quantitativo previsto para realização dos serviços relacionados à execução de pavimentos rígidos e flexíveis não está evidenciado por projetos ou outros documentos técnicos. Ainda, a metragem total calculada de pavimentação é maior do que a extensão de pista prevista no certame, acarretando em uma majoração injustificada do orçamento. (Conclusão **4.18**)

Defesa da SMT (peça 58):

A Pasta, em análise técnica, revisou aleatoriamente estruturas indicadas em cada lote quanto às planilhas individuais desde o questionamento inicial e concluiu nos mesmo valores que os iniciais, consideradas as condicionantes e tipologias dos croquis alvo de análise para compor o valor da estrutura analisada. A redundância redigir novamente a explicação já considerada pela eminente auditoria será omitida, uma vez que explicado anteriormente.

Em análise conclusiva da equipe técnica da Pasta, é possível baseado nos parâmetros da Lei Federal 14.133 estimar quantidades por estrutura cicloviária proposta considerando croquis e manual de sinalização já citados, bem como já explicado anteriormente quanto a cruzamentos cicloviários, e larguras diferentes por tipologia, replicados nas paginas 13 e 14 do documento 53 encaminhado pelo e.TCM. (fl. 6 da peça 58).

Análise da Coordenadoria:

Embora a Origem alegue que seja possível, baseado nos parâmetros da Lei Federal nº 14.133/21, estimar quantidades por estrutura cicloviária considerando croquis e manual de sinalização já citados, reiteramos pela necessidade de apresentação das planilhas que evidenciam a correta estimativa dos serviços.

Outrossim, conforme Relatório Conclusivo à peça 33, comprovou-se que a metragem total calculada de pavimentação é maior do que a extensão de pista prevista no certame, acarretando em uma majoração injustificada do orçamento.

Portanto, mantido o apontamento.

2.11. Da Planilha Orçamentária – Administração Local

Os quantitativos previstos para o pagamento de itens referentes à Administração Local ultrapassaram o percentual médio de 6,99% para obras rodoviárias, se enquadrando como excessivo e desarrazoado, haja vista a ausência de respaldo técnico ou justificativa apresentada nos autos, gerando um risco de dano ao erário de aproximadamente R\$ 10,6 milhões (c/ BDI). (Conclusão **4.19**)

Defesa da SMT (peça 58):

Foi encaminhado pela eminente auditoria quanto a administração local (custos indiretos na planilha) citando análise do Edital do Pregão Presencial nº 02/SMSUB/COGEL/2022 traz em seu item 2.c, Seção I, Capítulo IV do Anexo II6, bem como o entendimento de que a composição da Administração Local deve ser dimensionada individualmente para cada obra (item 3.4.1.)

Em atendimento ao Acórdão N. 2622-2013, o percentual da Administração Local inserido no orçamento não deve ultrapassar 8,00% do custo total orçado.

Se analisado preço global do lote 1 e sua administração local temos R\$ 7.994.470,74 para um orçamento global de R\$104.936.219,89 (sem BDI), indicando uma percentagem de 7,62%.

Analogamente para o lote 2 sua administração local temos R\$ 6.655.495,76, para um orçamento global de R\$ 84.799.873,87 (sem BDI) indicando uma percentagem de 7,85%.

No lote 3 temos em planilha para sua administração local estimativa mensurada de R\$ 7.529.751,71 para um orçamento global de R\$101.375.439,32 (sem BDI), indicando uma percentagem de 7,43%

Assim todos os lotes atendem ao exarado pela eminente auditoria quanto ao citado acórdão 2622-2013. (fls. 6/7 da peça 58).

Análise da Coordenadoria:

Em face das alegações trazidas pela SMT neste momento processual, a Auditoria segmentou os custos com administração local por lote, seguindo a metodologia adotada no Relatório Preliminar (peça 33), conforme quadros a seguir:

Quadro 01 – Itens de serviços referentes à Administração Local – Lote 1 (Em R\$)

Itens	Preço (R\$)	Quantidade	Preço total s/ BDI (R\$)
APONTADOR OU APROPRIADOR COM ENC. COMPLEM.	38,94	11.553,00	449.873,82
AUXILIAR DE TOPOGRAFIA	26,27	3.346,00	87.899,42
CARRO POPULAR 50% EM OPERAÇÃO	52,00	35.098,00	1.825.096,00
COORDENADOR GERAL	470,94	1.851,25	871.827,68
ENCARREGADO	59,01	11.467,00	676.667,67
ENGENHEIRO/ARQUITETO PLENO	171,07	2.141,25	366.303,64
ENGENHEIRO/ARQUITETO SÊNIOR	255,03	11.844,00	3.020.575,32
FURGÃO LONGO, TETO ALTO 50% EM OPERAÇÃO	85,18	11.553,00	984.084,54
TÉCNICO - NÍVEL MÉDIO	68,99	5.814,00	401.107,86
TECNÓLOGO EM CONSTRUÇÃO CIVIL NÍVEL SUPERIOR, COM 5 À 10 ANOS DE EXPERIÊNCIA	99,93	11.205,00	1.119.715,65
TOPÓGRAFO	65,79	2.423,00	159.409,17
VIG.12H DIURNO DE SEGUNDA A DOMINGO	291,26	1.050,00	305.823,00
VIG.12H NOTURNO DE SEGUNDA A DOMINGO	333,61	1.050,00	350.290,50
Total de Administração local lote 1 - s/ BDI (R\$)			10.618.674,26
Total do Contrato lote 1 - s/ BDI (R\$)			104.936.219,88
Percentual de Administração local - lote 1			10,12%

Fonte: planilhas orçamentárias (fls. 17/34 da peça 29).

Quadro 02 – Itens de serviços referentes à Administração Local – Lote 2 (Em R\$)

Itens	Preço (R\$)	Quantidade	Preço total s/ BDI (R\$)
APONTADOR OU APROPRIADOR COM ENC. COMPLEM.	38,94	7.326,00	285.274,44
AUXILIAR DE TOPOGRAFIA	26,27	1.031,00	27.084,37
CARRO POPULAR 50% EM OPERAÇÃO	52,00	25.585,00	1.330.420,00
COORDENADOR GERAL	470,94	1.673,13	787.943,84
ENCARREGADO	59,01	7.232,00	426.760,32
ENGENHEIRO/ARQUITETO PLENO	171,07	1.373,13	234.901,35
ENGENHEIRO/ARQUITETO SÊNIOR	255,03	10.110,00	2.578.353,30
FURGÃO LONGO, TETO ALTO 50% EM OPERAÇÃO	85,18	7.326,00	624.028,68

TÉCNICO - NÍVEL MÉDIO	68,99	3.719,00	256.573,81
TECNÓLOGO EM CONSTRUÇÃO CIVIL NÍVEL SUPERIOR, COM 5 À 10 ANOS DE EXPERIÊNCIA	99,93	9.143,75	913.734,94
TOPÓGRAFO	65,79	910,00	59.868,90
VIG.12H DIURNO DE SEGUNDA A DOMINGO	291,26	1.500,00	436.890,00
VIG.12H NOTURNO DE SEGUNDA A DOMINGO	333,61	1.500,00	500.415,00
Total de Administração local lote 2 - s/ BDI (R\$)			8.462.248,95
Total do Contrato lote 2 - s/ BDI (R\$)			84.799.873,88
Percentual de Administração local - lote 2			9,98%

Fonte: planilhas orçamentárias (fls. 17/34 da peça 29).

Quadro 03 – Itens de serviços referentes à Administração Local – Lote 3 (Em R\$)

Itens	Preço (R\$)	Quantidade	Preço total s/ BDI (R\$)
APONTADOR OU APROPRIADOR COM ENC. COMPLEM.	38,94	10.276,00	400.147,44
AUXILIAR DE TOPOGRAFIA	26,27	1.916,00	50.333,32
CARRO POPULAR 50% EM OPERAÇÃO	52,00	32.170,00	1.672.840,00
COORDENADOR GERAL	470,94	1.858,13	875.067,74
ENCARREGADO	59,01	10.181,00	600.780,81
ENGENHEIRO/ARQUITETO PLENO	171,07	1.911,88	327.065,31
ENGENHEIRO/ARQUITETO SÊNIOR	255,03	11.399,00	2.907.086,97
FURGÃO LONGO, TETO ALTO 50% EM OPERAÇÃO	85,18	10.276,00	875.309,68
TÉCNICO - NÍVEL MÉDIO	68,99	5.187,00	357.851,13
TECNÓLOGO EM CONSTRUÇÃO CIVIL NÍVEL SUPERIOR, COM 5 À 10 ANOS DE EXPERIÊNCIA	99,93	10.330,00	1.032.276,90
TOPÓGRAFO	65,79	1.795,00	118.093,05
VIG.12H DIURNO DE SEGUNDA A DOMINGO	291,26	1.080,00	314.560,80
VIG.12H NOTURNO DE SEGUNDA A DOMINGO	333,61	1.080,00	360.298,80
Total de Administração local lote 3 - s/ BDI (R\$)			9.891.711,95
Total do Contrato lote 3 - s/ BDI (R\$)			101.375.439,32
Percentual de Administração local - lote 3			9,76%

Fonte: planilhas orçamentárias (fls. 17/34 da peça 29).

Conforme exposto nos quadros acima, ao contrário dos cálculos apresentados pela SMT neste momento processual, os 3 lotes apresentam percentuais superiores ao percentual de 8% para custos envolvidos com Administração Local. Destaca-se, ademais, que o percentual médio adotado pelo TCU para obras rodoviárias é de 6,99%, conforme exposto pela Auditoria no Relatório Conclusivo (fls. 64/68 da peça 33).

Os cálculos apresentados pela SMT neste momento processual consideram apenas os custos inseridos na rubrica “custo indireto” das planilhas orçamentárias (fls. 17/34 da peça 29), desconsiderando custos com veículos para transporte de pessoal (carro popular e furgão). No

entanto, conforme previsto no despacho autorizatório da Tabela de Custos Siurb/jul23, custos com veículos para transporte de pessoal integram a parcela da Administração Local:

4. Foi retirada da composição do BDI a parcela da Administração Local que deverá ser incluída no orçamento como Custo Direto. Os itens a serem orçados são:

a. **Veículos para transporte pessoal**, Caminhão Carroceria de Madeira e Carretas, necessários ao transporte interno dos equipamentos, pessoal e dos materiais;

b. O Engenheiro responsável pela obra, Encarregados, Mestres de obra, Apontador, Almoxarife, Vigias, Servente de limpeza, bem como a equipe de topografia do acompanhamento das obras e necessária às medições. Estes profissionais da Administração Local deverão obedecer a mesma regra adotada na mão de obra do horista de forma a atender a Lei Nº 13.161/15 de 31/08/15 na opção de ONERADA (sem desoneração) e DESONERADA (com desoneração).

c. Controle tecnológico dos materiais, Seguro e as placas da obra. (Grifos nossos, documento 091126963 do processo SEI 6022.2023/0005636-8).

Por fim, **destaca-se que o percentual de custo com Administração Local previsto nas propostas das licitantes provisoriamente⁶ classificadas no certame também supera o percentual de 8% supracitado.**

Portanto, mantido o apontamento.

2.12. Da elaboração do orçamento-base - ART

Não foi atendida a Súmula nº 260/2010 do TCU, no tocante à apresentação de ART para indicação do responsável pela elaboração do orçamento-base. (Conclusão **4.21**)

Defesa da SMT (peça 58):

A sumula 260 do TCU indica a necessidade de responsabilidade técnica, via ART relativa a lei 8.666/1993. Termo de Referência encontra-se atribuído a profissional da área técnica da Pasta que é responsável também pelo exposto no Estudo Técnico Preliminar assinado, o qual tem a estimativa de valores para cada lote.

Necessário salientar que mesmo a legislação e a sumula facultado a arquitetos, hoje não há emissão de ART para arquitetos, posto que desde a súmula alterou-se o órgão de classe do CRA para o CAU.

Este último não emite atestado e sim, o Registro de Responsabilidade Técnica (RRT). Não há instrumento a nosso conhecimento que entenda tal registro como atestado.

⁶ Conforme informações constantes dos documentos SEIs 108196218 e 110284394.

No estrito senso da legislação que faculta a elaboração de tabela ao profissional citado (arquiteto), não há a possibilidade do tipo de atestado que cita a sumula.

Ainda, a tal responsabilidade pela planilha se encontra assinada e publicada no Estudo Técnico Preliminar, bem como a responsabilidade pelo Termo de Referência também de autoria assinada qual sempre recai aos seus anexos, como tal, parte integrante do Termo em questão. (fl. 7 da peça 58).

Análise da Coordenadoria:

Embora a Origem informe que a responsabilidade pela planilha se encontra assinada e publicada no Estudo Técnico Preliminar, bem como a responsabilidade pelo Termo de Referência em seus anexos, não foram localizados nos autos ART ou RRT dos responsáveis pela elaboração do orçamento-base, conforme determinado nos termos do art. 14 da Lei Federal nº 5.194/1966.

Portanto, mantido o apontamento.

2.13. Das medições e das condições de pagamento

A Cláusula Quarta da Minuta de Contrato, que trata "das medições e das condições de pagamento", infringe o §9º, do art. 46, da LF 14.133/2021. (Conclusão **4.23**)

Defesa da SMT (peça 58):

Com relação a este apontamento esclarecemos que a Pasta realizara as medições e pagamentos, observando o percentual de andamento da obra de cada estrutura cicloviária e dentro do aferido pelo fiscal do contrato quanto ao efetivamente executado. (fl. 7 da peça 58).

Análise da Coordenadoria:

Apesar do informado pela Origem, não há evidências de que houve alteração no texto da minuta de contrato.

Portanto, mantido o apontamento.

2.14. Da garantia contratual – Cláusula de Retomada

O edital indevidamente deixou de incluir no item 12, que trata da garantia contratual, a obrigatoriedade da "cláusula de retomada" prevista no art. 102 da LF nº 14.133/2021. Além disso, a minuta de contrato deve ser retificada para acompanhar as alterações trazidas no item 12 do edital, adequando-se às exigências dos arts. 99 e 102 da LF nº 14.133/21. (Conclusão **4.24**)

Defesa da SMT (peça 58):

A Pasta esclarece que o contrato será adequado com o devido aceite da licitante por ventura homologada, sob pena de invalidar a homologação por inadequação ao dispositivo legal pertinente, com o devido embasamento da Assessoria Jurídica. (fl. 7 da peça 58).

Análise da Coordenadoria:

Apesar do informado pela Origem, não há evidências de que houve alteração no texto da minuta de contrato.

Portanto, mantido o apontamento.

3. CONCLUSÃO

Após análise da defesa apresentada pela Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito (SMT), em face do Relatório de Acompanhamento do Edital de Licitação do Pregão Eletrônico nº 002/SMT/2023, conclui-se que não foram apresentados novos fatos ou informações que alterassem a conclusão do Relatório Conclusivo de peça 33.

Diante do exposto, entende-se que o edital não reúne condições de prosseguimento, com destaque para o achado 4.19 (item 2.11 desta manifestação), a partir do qual se constata o risco de dano ao erário.

São Paulo, em 05.09.2024

FELIPE LIMA SANTOS
Auditor de Controle Externo
Coordenadoria VI

LUIS F. DE FREITAS ROSA
Supervisor de Controle Externo
Coordenadoria VI

De acordo, em

CARLOS RICHELLE SOARES DA SILVA
Coordenador de Controle Externo
Coordenadoria VI