

RELATÓRIO CONCLUSIVO DE ACOMPANHAMENTO DE EDITAL

1. ORDEM DE SERVIÇO

2024/00565.

2. IDENTIFICAÇÃO

2.1. Objeto

Licitação nº 001/2024.

2.2. Objetivo

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

2.3. Área auditada

São Paulo Transporte S/A - SPTrans.

2.4. Período de realização

Relatório Preliminar: 26.02.24 – 12.03. 24.

Relatório Conclusivo: 13.05.24 – 17.05.24.

2.5. Período de abrangência

Não aplicável.

2.6. Equipe técnica

Relatório Preliminar:

Oswaldo Bertinato Júnior RF nº 20.149.

Eduardo Emilio Lang Di Pietro RF nº 20.211.

Relatório Conclusivo:

Oswaldo Bertinato Júnior RF nº 20.149.

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.
- Obtenção do Edital de Concorrência 001/2024 – SP Obras e dos documentos acompanhantes, disponibilizados aos licitantes na página do e-Negócios, pertinentes ao procedimento licitatório, até a data de encerramento dos trabalhos.
- Análise dos documentos no Processo Administrativo SEI nº 5010.2023/0021627-8 até o documento nº 099527690, último disponível até o encerramento dos trabalhos.
- Diligência a toda extensão do trecho 2 em 04.03.2024.

2.8. 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

CGC – Condições Gerais de Contratação

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 à Compressão

LI – Licença de Instalação

LF – Lei Federal

LO – Licença de Operação

LP – Licença Prévia

PA – Processo Administrativo
PALC – Processo Administrativo de Licitação e Contrato
RILC – Regulamento Interno de Licitações e Contratos da SPTrans
RIMA - Relatório de Impacto Ambiental
RRT - Registro de Responsabilidade Técnica
SCE – Secretaria de Controle Externo do TCM/SP
SEI – Sistema Eletrônico de Informações
SIURB – Secretaria Municipal de Infraestrutura Urbana e Obras
SMT - Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito
SP – São Paulo
SP Obras – São Paulo Obras
SPTrans – São Paulo Transporte S/A
SVMA - Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente
TCM/SP - Tribunal de Contas do Município de São Paulo
TR – Termo de Referência

3. RESULTADOS

3.1. Introdução

Tratam os autos de Acompanhamento de Edital da Licitação nº 001/2024/SPTrans, promovida pela SPTrans, com o seguinte objeto:

CONTRATAÇÃO DE SERVIÇOS ESPECIALIZADOS DE ENGENHARIA PARA DESENVOLVIMENTO DE PROJETO EXECUTIVO E EXECUÇÃO DE OBRA PARA A IMPLANTAÇÃO DO CORREDOR NORTE SUL – TRECHO 2 (LOTES 1 E 2) (peça 3, fl.1).

Licitação sob o número 001/2024, do tipo MENOR PREÇO, na forma PRESENCIAL, pelo modo de disputa FECHADO, cuja contratação se dará sob o regime de empreitada por preços unitários.

Vinculada ao Processo Administrativo de Licitações e Contratos - PALC nº 2023/0675, será regida pela Lei Federal nº 13.303/2016, Lei Complementar nº 123/2006 e alterações e Regulamento Interno de Licitações e Contratos da SPTrans – RILC 001/02, disponível no link <https://www.sptrans.com.br/media/12609/regulamento-interno-de-licitacoes-econtratosmar22.pdf>

O valor estimado para a execução do Trecho 2 em análise, é composto pela somatória do preço dos lotes 1 e 2 como segue:

- Lote 1 - R\$ 372.315.423,02 (peça 4)
- Lote 2 - R\$ 413.446.422,63 (peça 5)

O valor total do Trecho 2 é de R\$ 785.761.845,65. Registra-se, por oportuno, que o montante estimado da contratação é sigiloso nos termos do art. 34 da LF 13.303/2016 e art. 18 do RILC da SPTrans.

O presente Edital foi submetido à Consulta Pública disponibilizada aos interessados no período iniciado em 26.12.2023 e concluído em 03.01.2023. Publicação no DOC em 2612/2023. (peça 8)

3.1.1. Manifestação Prévia da Origem

Esse Relatório Conclusivo levou em conta o posicionamento da SPTrans expresso em Resposta de Comunicação Processual e Anexos constantes das peças 33 e 34.

3.1.2. Da conclusão do Processo Licitatório

Registre-se que o Processo Licitatório ora em análise já se encontra concluído. A licitação referente, de nº 001/2024, foi homologada nos termos do Termo de Homologação emitido em 10.05.2024 pela SPTrans (peça 40), cujo texto autoriza a contratação de todas as licitantes vencedoras do certame.

3.2. Contextualização

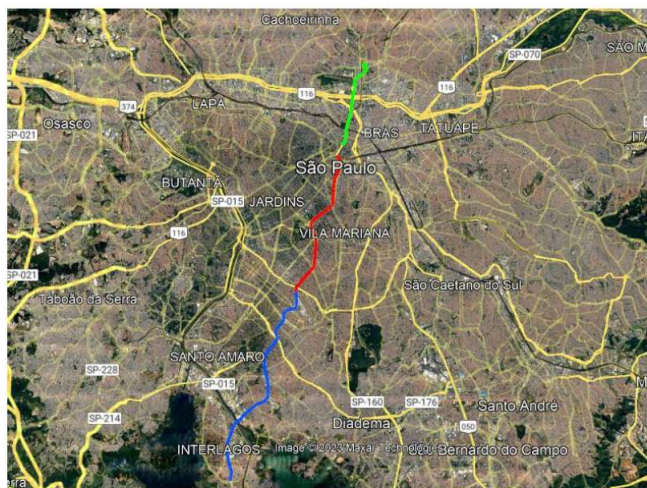
O CORREDOR NORTE-SUL já vem sendo planejado há vários anos pela SPTrans e está previsto tanto no Plano Diretor Estratégico Municipal - Lei nº 16.050/2014, quanto no Plano de Mobilidade de 2015 (que atende a LF 12.587/2012) e na Meta 46 do Programa de Metas 2021-2024, estendendo-se de Santana (Metrô Santana) até Interlagos (início da Avenida Teotônio Vilela), conforme Mapa 9, Anexo V, peça 23.

Figura 1 – Detalhe do trecho completo do Corredor Norte-Sul

Corredor Norte-Sul

Compreende 3 trechos, com 28 Km, ligando o T. Santana à ET Rio Bonito:

- **Trecho 1 – Santana – Anhangabaú/Terminal Bandeira – 6,0 km**
- **Trecho 2 – Anhangabaú/Terminal Bandeira – Av. Bandeirantes – 9,0 km (Licitação nº 01/2024)**
- **Trecho 3 – Av. Bandeirantes – Passa Rápido Rio Bonito – 13,0 km**



Fonte: Apresentação SPTrans, peça 23.

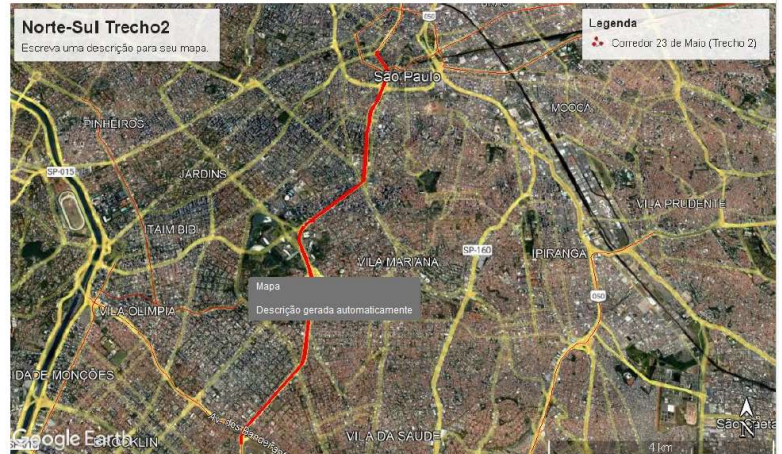
O presente Edital refere-se exclusivamente ao denominado **Trecho 2**, com extensão total de 9,0km (dividido em 02 lotes com 4,4km e 4,6km), que compreende as Avenidas 23 de Maio, Rubem Berta e Moreira Guimarães, iniciando-se logo depois do Vale do Anhangabaú, altura do Terminal Bandeira e seguindo até o viaduto João Julião da Costa Aguiar, sobre a Avenida dos Bandeirantes, pouco antes do Aeroporto de Congonhas, em faixa de pavimento rígido junto ao canteiro central para embarque e desembarque à esquerda.

Figura 2 – Detalhe do Trecho 2 do Corredor Norte-Sul

Corredor Norte-Sul - Trecho 2

Extensão de 9,0 Km, entre o Term. Bandeiras e Av. bandeirantes

- **Traçado:**
 - Av. 23 de Maio
 - Av. Prof. Ascendino Reis
 - Av. Ruben Berta
 - Av. Moreira Guimarães.
- **Pontos de Parada:**
 - 12 Pontos de Parada,
 - Corredor no Canteiro Central, com embarque e desembarque a esquerda, exceto a Parada Paulina (Direita);
 - Plataforma H=28cm e comprimento mínimo de 60m para cada direção.
- **OAE:**
 - Viaduto Ibirapuera;
 - Alargamento Viaduto Indianópolis.



Fonte: Apresentação SPTrans, peça 23.

Quanto a despesa prevista para o empreendimento, ressalta-se que também devem ser explanadas as verbas necessárias a desapropriação de imóveis existentes na parte final do trecho, antes de atingir o Viaduto João Julião da Costa Aguiar, assim como verbas para ressarcimento de serviços que obrigatoriamente serão executados pelas Concessionárias de Energia Elétrica e Iluminação Pública, conforme consta da documentação técnica.

Durante as obras, ainda serão necessárias intervenções associadas a drenagem, que estão sob responsabilidade da Subprefeitura da Vila Mariana, em especial no “baixio” defronte o Hospital Dante Pazzanese onde há recorrentes inundações impeditivas do tráfego.

Deve ser lembrado que, após concluído o empreendimento, a SPTrans deverá arcar com despesas para limpeza, vigilância e manutenção das instalações e equipamentos das 12 paradas.

A análise do Edital revelou as seguintes irregularidades:

3.3. Ausência de Convênio entre Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e a SPTrans

A SPTrans como órgão da Administração Indireta vinculada à Secretaria Municipal de Mobilidade

e Transportes – SMT figura, no presente Edital, como contratante no desenvolvimento da obra para a implantação do Corredor Norte Sul – trecho 2 (lotes 1 e 2) ao valor estimado de R\$ 785.761.845,65 (valor sigiloso).

No entanto, não consta do Processo Administrativo SEI nº 5010.2023.0021627-8 a celebração de Convênio entre a SPTrans e a Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana nem de outro ajuste formal. O documento é necessário para viabilizar recursos para execução das obras e serviços ora licitados. A formalização desse justifica dá respaldo legal ao certame e às etapas de execução seguintes, uma vez que o contrato dele resultante será celebrado diretamente com a SPTrans.

Posição da SPTrans

O Convênio Nº 001/SMT.SETRAM/2024 – Convênio que entre si celebram a Prefeitura do Município de São Paulo, por intermédio da Secretaria Municipal de Transportes e a São Paulo Transporte – S/A, objetivando a viabilização de recursos para execução das obras, instalações e serviços no sistema viário e implantação de terminais de transferência voltados ao sistema de transporte coletivo de passageiros será anexado ao referido processo SEI. (peça 34, fl.11)

Posição da Auditoria

Como informado, o Termo de Convênio Nº 001/SMT.SETRAM/2024 foi publicado no SEI 100928738 e se encontra encartado neste TC à peça 39. Assim o apontamento está superado.

3.4. Dotação orçamentária insuficiente

A dotação orçamentária disponível para o ano de 2024 é informada pela Superintendência Financeira (peça 16) no valor de **R\$ 3.865.834,36**. Segue o texto:

SPTRANS/DA/SAM/GCA

Sr. Gerente:

Em atenção a solicitação de V.Sa. (doc. sei! 096302448), retornamos o presente informando que, atualmente, encontra-se disponível recursos no montante de **R\$ 3.865.834,36** (três milhões, oitocentos e sessenta e cinco mil oitocentos e trinta e quatro reais e trinta e seis centavos) na dotação orçamentaria: 98.20.26.453.3009.1099.4490.5100.08.1.759.0402.0 - Implantação e Construção de Corredores de Ônibus destinados a atender as despesas do Corredor Norte-Sul.

Considerando o orçamento de **R\$ 785.761.845,65** para execução do contrato, o valor disponibilizado seria muito reduzido. No entanto, a Superintendência de Infraestrutura (peça 18)

aprovou a publicação do Edital de Licitação alegando que tal valor, embora reduzido, seria suficiente para enfrentar as despesas no ano fiscal de 2024. Para tanto, apresentou à peça 18 uma relação de despesa adequada aos recursos disponibilizados. São elas:

Quadro I – Despesas do ano 2024

2.024	
JUNHO	R\$ 1.000.000,00
JULHO	R\$ 1.000.000,00
AGOSTO	R\$ 900.000,00
SETEMBRO	R\$ 250.000,00
OUTUBRO	R\$ 250.000,00
NOVEMBRO	R\$ 250.000,00
DEZEMBRO	R\$ 215.834,36
	R\$ 3.865.834,36

Ocorre que, a partir do Cronograma Físico dos lotes 1 e 2 obtido no Termo de Referência (peça 20, fls. 141/142) e acrescentando-se a ele os valores do orçamento (peças 4 e 5) dos primeiros 6 meses de obra obtemos outros valores para o mesmo período. São elas:

Quadro 01 – Cronograma físico- financeiro os lotes 1 e 2

CRONOGRAMA FÍSICO-FINANCEIRO								
Corredor Norte-Sul - Trecho 2 (lote 1)								
ITEM	ATIVIDADE	MÊS						
		jun	jul	ago	set	out	nov	dez
1	Elaboração de projeto (exeutivo e as built)	603.059,49	603.059,49	603.059,49	603.059,49	603.059,49	603.059,49	603.059,49
2	Mobilização e demobilização	249.649,65	249.649,65	249.649,65	249.649,65	249.649,65	249.649,65	249.649,65
3	Instalação do canteiro de obras				2.772.743,86	2.772.743,86	2.772.743,86	
Corredor Norte-Sul - Trecho 2 (lote 2)								
ITEM	ATIVIDADE	MÊS						
		jun	jul	ago	set	out	nov	dez
1	Elaboração de projeto (exeutivo e as built)	581.669,45	581.669,45	581.669,45	581.669,45	581.669,45	581.669,45	581.669,45
2	Mobilização e demobilização	274.727,38	274.727,38	274.727,38	274.727,38	274.727,38	274.727,38	274.727,38
3	Instalação do canteiro de obras				2.772.743,86	2.772.743,86	2.772.743,86	
Total parcial (mês a mês)		1.709.105,96	1.709.105,96	1.709.105,96	7.254.593,68	7.254.593,69	7.254.593,69	1.709.105,96
Total Geral (6 meses) R\$ 28.600.204,89								

Elaboração: Equipe de auditoria

As despesas orçamentárias previstas no Edital para os meses de junho a dezembro de 2024 somam, conforme demonstrado no **Quadro 01**, o valor de **R\$ 28.600.204,89** que é muito superior àquele disponibilizado pela Superintendência Financeira de **R\$ 3.865.834,36**.

No presente caso é claro que a dotação orçamentária reservada no Processo Licitatório não é suficiente para sustentar as despesas previstas no plano de trabalho e não guarda consonância com as fases de execução do objeto em desacordo com o art. 150 da Lei Federal nº 14.133/2021.

Posição da SPTrans

A SPTrans informa que o cronograma financeiro deverá seguir a cláusula oitava – da medição, aceitação e forma de pagamento, da minuta de contrato, para assegurar que os valores previstos o orçamento, não podem ser divididos linearmente pelo período de contratação do objeto. Acrescenta ainda que o montante disponibilizado para o exercício de 2024 consta da dotação orçamentaria: 98.20.26.453.3009.1099.4490.5100.08.1.759.0402.0 - Implantação e Construção de Corredores de Ônibus destinados a atender as despesas do Corredor Norte-Sul.

Posição da Auditoria

As informações carreadas aos autos pela SPTrans não acrescentaram nenhum elemento capaz de alterar a conclusão alcançada pela Auditoria no sentido de que não há dotação orçamentária suficiente para suporte do Contrato no período compreendido entre junho e dezembro de 2024.

Nestes termos o apontamento continua.

3.5. Aprovação da minuta do ato convocatório

A análise dos aspectos financeiros envolvidos na contratação é obrigatória nos termos do art. 15 inciso X alínea “b” e “c” do RILC 001/02 da SPTrans. Segue o texto:

Art. 15. A fase preparatória da licitação atenderá a seguinte sequência de atos:

[...]

X - Aprovações da minuta do instrumento convocatório e de seus anexos por:

a) Área Requisitante da contratação, quanto aos aspectos técnicos;

b) Área responsável pelo controle financeiro dos contratos, quanto aos aspectos financeiros envolvidos;

c) Área Jurídica, quanto somente à adequação da minuta do edital à legislação vigente.

XI - Aprovação final da minuta do instrumento convocatório e de seus anexos e autorização para instauração do processo licitatório

Em análise aos documentos juntados ao processo SEI nº 5010.2023/0021627-8 não se encontrou aprovação definitiva da Superintendência Financeira e da Superintendência Jurídica. O fato

configura infringência ao art. 15 inciso X alínea “b” e “c” do RILC 001/02 da SPTrans.

Posição da SPTrans

A SPTrans demonstra existir aprovações da Superintendência Jurídica e Financeira, mas condicionadas a alguns ajustes na minuta de edital e, portanto, não são definitivas.

Aprovação da Superintendência Jurídica: Parecer DP/SJU/GDP nº 174/2023 – doc. SEI 094874788; - Aprovação Superintendência Financeira: Despacho Interno doc. SEI 094733677 Cabe acrescentar que as aprovações acima, foram condicionadas a alguns ajustes na minuta de edital, os quais foram considerados.(Peça 34, fl.9)

Mais abaixo:

A respeito da aprovação efetuada pela Assessoria de Orçamento e Controle - DA/SFI/AOC, já sobreveio manifestação (100751934) da Superintendência Financeira - DA/SFI. (peça 34, fl.13)

Posição da Auditoria

Quanto ao aspecto financeiro, o mencionado despacho interno SEI 094733677 aprova, porém, condicionalmente, o prosseguimento do processo licitatório. Segue o Texto:

Realizados os acertos acima, as referidas minutas encontram-se aprovadas, quanto aos aspectos financeiros. (Peça 42, fl.2 – grifos nossos)

Quanto ao aspecto jurídico, verifica-se que foi juntado aos autos manifestação da Gerência de Direito Público (peça 41) aprovando o feito após análise da nova minuta do Edital. Segue o texto.

Analisada à luz da legislação vigente, **encontra-se juridicamente aprovada pela Gerência de Direito Público - SJU/GDP a nova minuta ([100956997](#)) de edital, de contrato e de anexos relativos a modelos de cartas e de declarações, nos termos do art. 15, X, “c” do RILC**, quanto aos aspectos de Direito Administrativo.(peça 41- grifos no original)

Assim, quanto ao aspecto jurídico o apontamento está superado. Quanto ao aspecto financeiro, segue o apontamento feito pela ausência de manifestação definitiva da área financeira.

3.6. Desvio de Tráfego e Sinalização de obras

O grupo 12 da Planilha Orçamentária de ambos os lotes trata de Desvio de Tráfego e Sinalização de Obras, respectivamente, com valores de R\$ 9.520.890,44 para lote 1 (peça 4), fls. 12/13 e

R\$ 9.972.052,94 para o lote 2 (peça 5), fls. 16/17, totalizando R\$ 19.492.943,38.

É pertinente ressaltar que foram planejadas duas frentes de equipes para o desvio de tráfego, cada uma composta por duas equipes diurnas trabalhando durante oito horas, além de uma equipe noturna, que opera no turno das 22:00 às 06:00. Assim, ao considerar um período de 24 meses de obra, multiplicado pelos três turnos e pelas duas frentes de serviço, obtemos um total de 144 equipes. Dessas, 96 são equipes diurnas e 48 são equipes noturnas.

Entretanto, o prazo previsto para execução obras é de 18 meses e o de projeto é de 6 meses, conforme indicado no cronograma físico de cada lote (fls 141/142, peça 6).

Nele, constata-se que as atividades de “Elaboração de Projeto” e “Mobilização e Desmobilização” serão realizadas nos 3 meses iniciais (estendendo-se nos meses subsequentes), enquanto que as atividades de “Instalação de canteiro de obras” desenvolver-se-ão nos meses 4, 5 e 6. Ou seja, nesse momento não faz sentido medição e pagamento de serviços destinados a Desvio de Tráfego e Sinalização de Obras.

Assim, há uma apropriação inadequada de 6 meses de serviço de Desvio de Tráfego no orçamento paradigma, equivalente a R\$ 3.145.824,72¹.

Posição da SPTrans

A SPTrans informou ter revisado Cronograma físico-financeiro para corrigir o equívoco apontado. No novo cronograma o prazo total da intervenção passou de 24 para 30 meses. Destes, os primeiros 6 meses permaneceram destinados à elaboração do projeto e os 24 meses restantes destinados a execução da obra.

Assim, os valores da alocados para o Desvio de Tráfego e Sinalização da obra continuam distribuídos por 24 meses, porém, sem se sobrepor aos prazo destinado à elaboração dos projetos como apontado.

¹ = Lote 1 - 6 meses * 2 equipes * R\$ 43.629,82 (diurna) + 6 meses * 1 equipe * R\$ 43.816,39 (noturna) = R\$ 786.456,18 * 2 frentes = R\$ 1.572.912,36. Lote 2 possui a mesma configuração - R\$ 1.572.912,36. Total = R\$ 1.572.912,36 + R\$ 1.572.912,36 = R\$ 3.145.824,72.

Posição da Auditoria

A correção feita pela SPTrans regulariza a apropriação para os serviços de Desvio de Tráfego e Sinalização da obra nos termos do apontamento feito de modo que ele está superado.

3.7. Administração local

Os grupos 20 e 21 da Planilha Orçamentária dos lotes 1 e 2 tratam de Administração Local, Mobilização/Desmobilização e Canteiro de Obras, respectivamente no importe de R\$ 48.986.959,54 para lote 1 e R\$ 54.088.489,62 para o lote 2, totalizando R\$ 103.075.449,20.

Quadro 02 – Custos dos grupos 1 e 2 da Planilha Orçamentária

código	descrição	Lote 1	Lote 2	Total 24 meses	Total mês
01-001-01	Administração Local	34.677.136,46	39.176.801,02	73.853.937,48	3.077.247,39
01-002-00	Canteiro de Obras	8.318.231,59	8.138.231,59	16.456.463,18	685.685,96
01-003-01	Mobilização e Desmobilização	5.991.591,49	6.593.457,01	12.585.048,50	524.377,02
	Total	48.986.959,54	54.088.489,62	103.075.449,20	4.294.810,38

Fonte: Planilha Orçamentária, peças 04 e 05.

Como os valores totais do grupo e de cada item de serviço correspondem ao prazo de 24 meses, o custo mensal é de R\$ 4.294.810,38 e, só para Administração Local, R\$ 3.077.247,39/mês.

Entretanto, conforme já exposto no subitem precedente (Desvio de Tráfego – item **3.6**), o prazo previsto para execução obras é de 18 meses e o de projeto é de 6 meses, conforme indicado no cronograma físico de cada lote.

Haja vista que as atividades de “Elaboração de Projeto” e “Mobilização/Desmobilização” estão previstas para os 3 meses iniciais (estendendo-se nos meses subsequentes), então, considera-se que há uma apropriação inadequada mínima de 3 meses para a Administração Local, equivalente a R\$ 9.231.742,18². Ademais, em relação aos 3 meses subsequentes, considera-se que a apropriação não seria de forma integral, mas sim parcial.

Posição da SPTrans

A SPTrans informou ter revisado Cronograma físico-financeiro para corrigir o equívoco apontado. No cronograma revisado o prazo total da intervenção passa de 24 para 30 meses. Destes, os primeiros 6 meses foram destinados à elaboração do projeto e os 24 meses restantes destinados

² =R\$ 3.077.247,39*3 = R\$ 9.231.742,17

á execução da obra. Assim, os valores da alocados para o Administração da Obra continuam distribuídos por 24 meses, porém, sem se sobrepor prazo de projeto apontado.

Posição da Auditoria

A correção feita pela SPTrans regulariza a apropriação para os serviços de Administração da Obra nos termos do apontamento feito, de modo que está superado.

3.8. Licenciamento ambiental

Não se encontrou nos autos o licenciamento ambiental do empreendimento, conforme definido no artigo 8º da Resolução Conama 237/97, ou seja:

- Licença Prévia (LP)
- Licença de Instalação (LI)
- Licença de Operação (LO)

No âmbito municipal a competência para o licenciamento ambiental está determinada na Resolução nº. 179/CADES/2016 que no art.1º dispõe:

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. (grifos nossos)

Já o Anexo I desta Resolução tipifica a natureza dos empreendimentos que estarão sujeitos ao prévio licenciamento ambiental. Segue o texto:

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).

Nesse sentido, o inciso VIII do art. 42 da LF 13.303/2016 estabelece correlação entre o projeto básico e o adequado tratamento do impacto ambiental do empreendimento.

No caso concreto, trata-se de empreendimento cuja extensão é de 9 km e, assim sendo, conforme o referido Anexo I da Resolução SVMA, há obrigatoriedade de elaboração do Estudo de Impacto Ambiental e respectivo Relatório - EIA/RIMA.

No entanto, compulsando os autos da licitação, não se localizou a Licença Ambiental Prévia, infringindo o art. 1º da Resolução SVMA nº 179/CADES/2016 c/c inciso VIII do art. 42 da LF 13.303/2016.

Posição da SPTrans

A SPTrans informa que a Secretaria Executiva de Transporte e Mobilidade Urbana – SETRAM, através da São Paulo Transporte – SPTrans está adotando as medidas necessárias para a emissão da Licença Ambiental Prévia – LAP, tendo sido contratado o consorcio ambiental EAB, para elaboração dos estudos ambientais (EIA/RIMA) e apoio ao novo licenciamento do empreendimento.

Posição da Auditoria

A SPTrans confirma, na sua resposta, a não existência até o momento da Licença Ambiental Prévia – LAP.

Nestes termos o apontamento permanece.

3.9. Proibição de execução de 2 lotes pela mesma empresa

Consta do Capítulo X da Minuta do Edital a proibição de execução dos dois lotes licitados pela mesma empresa. Segue o texto:

CAPÍTULO X – DOS CRITÉRIOS PARA JULGAMENTO E CLASSIFICAÇÃO DAS PROPOSTAS COMERCIAIS

10.1. O critério de julgamento das Propostas Comerciais será pelo menor preço

global ofertado por lote, levando-se em conta os critérios de julgamento abaixo descritos.

10.1.1. Para efeito de julgamento, havendo divergência no Anexo III – Planilha de Quantidades e Preços, entre o valor expresso em algarismos e aquele por extenso, prevalecerá o valor por extenso.

10.1.2. Caso a mesma LICITANTE ofertar o menor preço nos 2 Lotes, será declarada vencedora em apenas um Lote, o qual ofereceu o maior desconto em percentual, em relação a planilha orçamentária da SPTrans. (fl. 22, peça 03)

Não se encontra nos autos, em especial nas Condições Gerais de Contratação – CGC (peça 14), justificativa à restrição de adjudicar o contrato de dois lotes a uma mesma empresa, mesmo que esta esteja habilitada e oferte o menor preço de execução entre as concorrentes.

O entendimento do TCM sobre o tema está consubstanciado na sua Súmula nº 8 que contém o seguinte enunciado:

A limitação à adjudicação de mais de um lote por licitante será cabível quando, em razão das circunstâncias especiais do caso concreto, tendo em vista a natureza do objeto licitado, as especificações técnicas do bem ou serviço, a análise econômica e de mercado e o critério de julgamento da licitação, dentre outros critérios, se tratar de medida tendente a resguardar a ampla competição e o interesse público, observando-se, em qualquer hipótese, os princípios da motivação e da vinculação ao instrumento convocatório.

Para o caso ora em análise, não se vislumbra risco de domínio por parte de um grupo empresarial no mercado específico, tampouco se observam circunstâncias especiais que possam fundamentar a limitação da adjudicação de mais de um lote por licitante. E, ao não permitir que uma mesma licitante se sagre vencedora de mais de um lote, a SPTrans pode estar comprometendo a competitividade do certame licitatório.

Assim, a disposição edilícia de que o licitante somente se sagre vencedor de um lote vai de encontro à seleção da proposta mais vantajosa e ofende o princípio da competitividade, art. 31º da LF nº 13.303/16, bem como contraria o disposto na Súmula nº 8 do TCMSP

Posição da SPTrans

A SPTrans argumenta que ao impedir que os licitantes se sagrem vencedores em mais de um lote promove o aumento de competitividade entre eles, abrindo a possibilidade de contrato com até oito empresas diferentes ao invés de apenas uma. O mesmo ocorre para os Consórcios devido à complexidade da obra e o melhor emprego de técnicos qualificados.

Acrescenta, ainda, que a medida preserva o caráter econômico-financeiro à medida que a eventual falta de capacidade financeira de uma contratada teria efeito reduzido, sem afetar o andamento da obra como um todo.

Posição da Auditoria

A justificativa trazida aos autos pela SPTrans se ancora na Súmula nº 8 do TCMSP ao abordar a complexidade e singularidade do objeto licitado, bem como no princípio da competitividade constante do art. 31º da LF nº 13.303/16.

Assim, justificado o impedimento feito, o apontamento está superado.

3.10. Material técnico preparatório

Constata-se a ausência da identificação dos responsáveis técnicos de cada área/matéria envolvida, incluindo documentos emitidos externamente e cópia das suas respectivas ART's ou RRT's:

- Termo de Referência, Memorial Descritivo e Especificações Técnicas das intervenções;
- Projetos Básicos e Relatório Técnicos;
- Planilha de serviços e quantidades com memória de cálculo e descrição dos serviços (em caráter sigiloso);
- 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.

Posicionamento da SPTrans

Os responsáveis técnicos serão identificados nos documentos emitidos com suas respectivas ART's. Tais documentos serão encartados no processo SEI que compõe o Edital de Contratação de Serviços Especializados em Engenharia para Desenvolvimento de Projeto Executivo e Execução de Obra para a implantação do Corredor Norte Sul – Trecho 2 (Lotes 1 e 2).(peça 29, fl. 11 e 12)

Posicionamento da Auditoria

De fato, encontra-se juntado ao SEI nº 100928208 relação de 51 ART's e mais 3 RRT's relativas à elaboração dos materiais técnicos preparatórios para a licitação das obras do Corredor Norte

Sul – Trecho 2. Nestes termos, o apontamento está superado.

3.11. Documentos de Habilitação

Os documentos necessários para que se comprove a habilitação das licitantes estão relacionados no Capítulo VI - Do Envelope Nº 2 - Documentos de Habilitação³.

3.11.1. Qualificação Técnica

De acordo com o subitem 6.5.1. do Edital, tem-se que caberá à licitante apresentar:

Certidão de registro da LICITANTE e dos seus responsáveis técnicos, junto ao CREA competente da região a que estiverem vinculados, com compromisso de apresentação do visto do CREA/SP na assinatura do contrato, se for de fora do Estado de São Paulo, e/ou junto ao Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Brasil - CAU que comprove atividade relacionada com o objeto, com profissional responsável na modalidade de Engenharia Civil e/ou Arquitetura, em conformidade ao disposto nas Resoluções CONFEA nº 1007/03 e 1025/09, bem como na Lei Federal nº 12.378/10.

Constata-se 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 e obras de arte, entre outros.

Portanto, cabe à SPTrans esclarecer se empresas de arquitetura também podem participar da licitação, haja vista a possibilidade de apresentar-se isoladamente e, sobretudo, considerando que as parcelas mais relevantes dos serviços do objeto da presente licitação são de execução privativa por empresas de engenharia e não de arquitetura.

3.11.2. Qualificação Técnica - Operacional

No subitem **6.5.3** do Edital, peça 3, fls. 12/14, consta o rol de itens a serem comprovados pelas proponentes para fins de Qualificação Técnica Operacional, para cada um dos lotes, sendo exigidos os seguintes Atestado(s) comprobatório(s) de aptidão técnico-operacional, emitido(s) pelo contratante titular, obrigatoriamente pessoa jurídica de direito público ou privado, em nome da empresa Licitante, comprovando sua experiência em execução de serviços e obras de características semelhantes às do objeto desta licitação.

³ Existe um erro de numeração no Edital: onde se lê “Capítulo V – Do Envelope nº 02 – Documento de Habilitação”, leia-se “Capítulo VI – Do envelope nº 02 – Documento de Habilitação”. Isso ocorre uma vez que o capítulo V (anterior a esse em análise) trata do Envelope nº 01, enquanto que o capítulo VII (posterior ao que estamos analisando) trata dos Consórcios.

Especificamente quanto à exigência “Fornecimento e Montagem de Estrutura Metálica Vertical – Não Patinável” (alínea “d” do subitem 6.5.3, ambos os lotes), esculpida na alínea “d” de ambos os lotes, constitui indevida restrição à competitividade na medida em que um licitante que tenha fornecido e montado estrutura metálica vertical “patinável” teria plenas condições de executar os serviços previstos neste Edital.

Cabe ressaltar que as estruturas metálicas denominadas patináveis contém pequenas adições de elementos de liga de metais como cobre, níquel ou cromo que propiciam a formação de uma patina, película que protege o aço da ação corrosiva promovida pela atmosfera.

Já o disposto na alínea “f” apresenta falta de clareza ao trazer um termo “aberto” e “amplo” - “resistência á tráfego de coletivo” – que seria melhor compreendido se denominado como “resistência á tráfego com características de ruptura a tração na flexão”.

Em relação à alínea i.3. “Estruturas Metálicas de passarelas que contenha, no mínimo um vão livre de 20m de comprimento”, considerando que o comprimento médio das passarelas dos 2 lotes é de 25,05m, peça 24, a menor delas com 10,50m e a maior com 44,06m (ambas da Parada Paulina), mas a maioria entre 14,00m e 28,00m, não resta justificado tecnicamente o mínimo de 20,00m.

Do exposto, as exigências de qualificação técnica operacional constantes nas alíneas “d” e “f” do subitem 6.5.3, de ambos os lotes – estrutura metálica não patinável e pavimento rígido com resistência a tráfego de coletivo - restringem indevidamente o certame, em infringência ao art. 58, inciso II da Lei 13.303/2016 c/c o §2º do art. 42 do RILC da SPTrans, assim como o art. 37, inciso XXI da CF. Ademais, a alínea “i.3” carece de justificativas no que se refere ao vão mínimo exigido de 20,00m.

3.11.3. Qualificação Técnica - Profissional

De forma análoga ao já exposto quanto a Qualificação Técnico-Operacional, restam prejudicadas as exigências de capacidade técnico-profissional relativas às alíneas “d” e “f”, as quais caracterizam restrição indevida, em infringência ao art. 58, inciso II da Lei 13.303/2016 c/c o §2º do art. 42 do RILC da SPTrans, assim como o art. 37, inciso XXI da CF.

Posição da SPTrans

A SPTrans esclarece o seguinte:

Subitem 3.11.1 - As empresas de arquitetura podem participar da licitação, desde que atendam às exigências de qualificação técnica. A adoção de restrição as empresas de Arquitetura e Urbanismo é uma medida que pode restringir e frustrar a ampla concorrência. Essa medida visa ampliar o princípio da competitividade.

Subitem 3.11.2 - As exigências de qualificação técnica operacional constantes nas alíneas “d” e “f” do subitem 6.5.3, de ambos os lotes se referem a serviços com características semelhantes aos que deverão ser executados.

Subitem 3.11.3 - A exigência de apresentação de atestado de execução de passarela com vão mínimo de 20,0m como qualificação profissional é razoável, tendo em vista a média geral de 25,05m extensão dos vãos de passarelas do projeto. O critério adotado para a qualificação técnica está condizente com o porte das estruturas previstas.

Posição da Coordenadoria

Subitem 3.11.1 - A SPTrans não apresentou nenhum documento ou mesmo orientação normativa do Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Brasil - CAU/BR que ateste a possibilidade de empresas de arquitetura contratarem obras de infraestrutura de pavimentação e transporte cuja execução é privativa de engenheiros.

Nestes termos, o apontamento permanece.

Subitens 3.11.2 e 3.11.3 - A SPTrans não traz aos autos nenhum elemento novo que altere o posicionamento da Coordenadoria quanto às exigências de qualificação técnica-operacional e profissional às licitantes. Assim os apontamentos permanecem.

3.12. Do não atendimento à Resolução TCM nº 07/2016

Não consta da Minuta do Contrato (anexo I), peça 19, que o Contratado deverá atender à Resolução TCM/SP nº 07/2016. Este documento trata das obrigatoriedades de previsão nos

editais da exigência de apresentação do Livro de Ordem (instituído pelo sistema CONFEA/CREA) ou equivalente, e da utilização de tecnologia de imagem e mapeamento georreferenciado para Controle Interno e Externo.

O subitem 9.1 da Cláusula 9ª - Das Responsabilidades e Obrigações, no que concerne às obrigações da contratada, nada traz em relação às anotações de todos os fatos ocorridos durante a execução das obras e/ou serviços e as determinações à regularização das faltas ou defeitos observados.

Apenas no subitem 4.3 - Disposições Gerais, do Anexo II - Termo de Referência, fl. 132 da peça 20, consta que para a execução das obras a Contratada deverá:

Manter num local de trabalho, um livro de Registro de Ocorrência, para anotação de inspeções, vistorias, ou quaisquer outros exames ou atos em geral praticados pela SPTrans ou pela Prefeitura Municipal de São Paulo – PMSP, notadamente quando apurarem irregularidades ou quaisquer outros tipos de ocorrências, livro este que será lavrado sempre em duas vias, uma para cada uma das partes, sendo assinado, em cada ocorrência, pelos representantes de ambas;

Ainda, no subitem 9.2. da Minuta do Contrato, no que concerne às obrigações da SPTrans, assim como na Cláusula 10ª – Da Fiscalização, inexistente menção as anotações quanto a veracidade dos registros feitos pela Contratada; de seu juízo sobre o andamento dos trabalhos, comportamento do preposto e do pessoal; e de outros fatos ou observações cujo registro se tornem convenientes.

Considera-se que tais subitens devam ser aprimorados para melhor clareza das responsabilidades das partes Contratantes quanto aos necessários registros, para a memória escrita de todas as atividades relacionadas à obra ou ao serviço, devendo retratar com exatidão todas as ocorrências, interferências e readequações (se necessárias), que podem servir, inclusive, de justificativas para aditamentos aos contratos em andamento.

É inegável a importância dos registros em “Caderneta” própria, também conhecida como “Diário de Obras”, que idealmente deveria ser disponibilizado diariamente, por meio digital, à equipe de Auditoria, acompanhado de Registros Fotográficos sucintos dos serviços realizados no dia, vinculados aos itens da Planilha Orçamentária, com estimativa de quantidade, para efetivo controle do que está em sendo executado naquele momento.

Os registros diários constituem a memória escrita das atividades relacionadas com a obra ou serviço e servem de subsídio para:

- I – comprovar autoria de trabalhos;
- II – garantir o cumprimento das instruções, tanto técnicas como administrativas;
- III – dirimir dúvidas sobre a orientação técnica relativa à obra;
- IV – avaliar motivos de eventuais falhas técnicas, gastos imprevistos e acidentes de trabalho; e
- V – eventual fonte de dados para trabalhos estatísticos.

Tem ainda por objetivo confirmar, juntamente com a ART, a efetiva participação do profissional na execução dos trabalhos da obra ou serviço, de modo a permitir a verificação da medida dessa participação.

Seja denominado “Caderneta” ou “Diário de Obra”, deve conter o registro, a cargo do responsável técnico, de todas as informações e ocorrências relevantes do empreendimento, tais como:

- I – dados do empreendimento, de seu proprietário, do responsável técnico e da respectiva ART;
- II – as datas de início e de previsão da conclusão da obra ou serviço;
- III – as datas de início e de conclusão de cada etapa programada;
- IV – os relatos de visitas do responsável técnico;
- V – o atual estágio de desenvolvimento do empreendimento no dia de cada visita técnica;
- VI – orientação de execução, mediante a determinação de providências relevantes para o cumprimento dos projetos e especificações;
- VII – acidentes e danos materiais ocorridos durante os trabalhos;
- VIII – nomes de empresas e prestadores de serviço contratados ou subcontratados, caracterizando seus encargos e as atividades, com as datas de início e conclusão, e números das ARTs respectivas;
- IX – os períodos de interrupção dos trabalhos e seus motivos, quer de caráter financeiro ou meteorológico, quer por falhas em serviços de terceiros não sujeitas à ingerência do responsável técnico; e
- X – outros fatos e observações que, a juízo ou conveniência do responsável técnico pelo empreendimento, devam ser registrados.

Os documentos supracitados, EDITAL, MINUTA DO CONTRATO e TERMO DE REFERÊNCIA também não trazem a obrigatoriedade da CONTRATADA de utilização de tecnologia de fiscalização permanente por monitoramento mediante o uso de imagens por câmeras e mapeamento georreferenciado e disponibilização das imagens gravadas em período mensal ao TCM, as quais devem ser mantidas em custódia pelo Fiscal da SPTrans.

O monitoramento “em tempo real” deve ser disponibilizado à equipe de Auditoria do TCM, de modo a permitir o acompanhamento remoto permanente através dos equipamentos da Corte e dos próprios Auditores designados para o acompanhamento da execução contratual.

Assim, carecem de ajuste os citados subitens dos documentos listados.

Posição da SPTrans

A SPTrans informa que a previsão do livro de Ordem como medida de controle da fiscalização durante a execução das obras consta no item 4.3 – Condições Gerais do Termo de Referência – TR, transcrito abaixo:

“Manter num local de trabalho, um livro de Registro de Ocorrência, para anotação de inspeções, vistorias, ou quaisquer outros exames ou atos em geral praticados pela SPTrans ou pela Prefeitura Municipal de São Paulo – PMSP, notadamente quando apurarem irregularidades ou quaisquer outros tipos de ocorrências, livro este que será lavrado sempre em duas vias, uma para cada uma das partes, sendo assinado, em cada ocorrência, pelos representantes de ambas;” (peça 34, fl. 10)

Acrescenta que, diante do exposto e considerando a Resolução nº 07/16 do TCM/SP, depreende-se que a previsão de utilização do Livro de Ordem presente no Termo de Referência atende as recomendações desse Egrégio Tribunal de Contas.

Quanto à disponibilidade de tecnologia da informação pela Contratada, a SPTrans informa que incluiu no Termo de Referência a obrigação à Contratada de implantar e disponibilizar à Contratante tecnologia de fiscalização, ainda conforme Resolução nº 07/2016, do Tribunal de Contas do Município.

Posição da Auditoria

De fato, a inclusão das informações apontadas pode ser observada no Termo de Referência Retificado à peça 38. A resposta abrange os dois temas apontados: o livro de obras e a disponibilização de tecnologia de fiscalização. Segue o texto:

- Quanto à obrigatoriedade de manter no canteiro o Livro de Ocorrências consta da peça 29, folha 183:

Manter num local de trabalho, um livro de Registro de Ocorrência, para anotação de inspeções, vistorias, ou quaisquer outros exames ou atos em geral praticados

pela SPTrans ou pela Prefeitura Municipal de São Paulo – PMSP, notadamente quando apurarem irregularidades ou quaisquer outros tipos de ocorrências, livro este que será lavrado sempre em duas vias, uma para cada uma das partes, sendo assinado, em cada ocorrência, pelos representantes de ambas; (peça 38, fl. 183)

- Quanto à obrigação de a Contratada disponibilizar tecnologia de fiscalização consta da peça 38, folha 189:

A CONTRATADA deverá implantar e disponibilizar a tecnologia de fiscalização, conforme disposto na Resolução nº 07/2016, do Tribunal de Contas do Município. (peça 38, fl. 189)

Assim corrigidos, os apontamentos estão superados.

3.13. Das alterações do Objeto

A cláusula 12ª do ANEXO I – MINUTA DO CONTRATO faculta a este contrato, regido pelo Regimento Interno de Licitações e Contratos da SPTrans - RILC, peça 12, promover alterações de ordem qualitativa e quantitativa, por acordo entre as parte e mediante prévia justificativa da autoridade competente da SPTrans.

Os subitens 12.1.1 a 12.1.5 trazem o que segue:

12.1.1. A alteração qualitativa do objeto poderá ocorrer quando houver modificação do projeto ou das especificações, para melhor adequação técnica aos objetivos da SPTrans.

12.1.2. A alteração quantitativa poderá ocorrer, nas mesmas condições contratuais, quando forem necessários acréscimos ou supressões do objeto até o limite máximo de 25% (vinte e cinco por cento) do valor inicial atualizado do contrato.

12.1.3. Na hipótese de alterações contratuais para fins de fixação de preços dos insumos e serviços a serem acrescidos no contrato, deverá ser mantido o mesmo percentual de desconto oferecido pela CONTRATADA na licitação.

12.1.4. Se no contrato não foram contemplados preços unitários para obras, serviços ou bens, estes serão fixados mediante acordo entre as partes, respeitado o limite estabelecido no subitem 12.1.2.

12.1.5. Nenhum acréscimo ou supressão poderá exceder os limites estabelecidos neste item, salvo as supressões resultantes de acordos celebrados entre os contratantes.

Em virtude das disposições mencionadas acima, é imperativo ressaltar que, nas hipóteses de alterações contratuais de natureza qualitativa, os limites preestabelecidos no § 1º do art. 81 da Lei 13.303/2016 - correspondentes a 25% - devem ser observados. Cabe ressaltar que somente em circunstâncias excepcionalíssimas de alterações consensuais qualitativas é facultado à Administração ultrapassar esse limite.

No que concerne às situações em que os limites são excedidos, conforme jurisprudência consolidada do Tribunal de Contas da União (TCU), aplicáveis ao caso concreto, e em consonância com os princípios da finalidade, da razoabilidade e da proporcionalidade, além dos direitos patrimoniais do contratante privado, devem ser satisfeitos cumulativamente os seguintes pressupostos:

- a) não acarretar para a Administração encargos contratuais superiores aos oriundos de uma eventual rescisão contratual por razões de interesse público, acrescidos aos custos da elaboração de um novo procedimento licitatório;
- b) não possibilitar a inexecução contratual, à vista do nível de capacidade técnica e econômico financeira do contratado;
- c) decorrer de fatos supervenientes que impliquem dificuldades não previstas ou imprevisíveis por ocasião da contratação inicial;
- d) não ocasionar a transfiguração do objeto originalmente contratado em outro de natureza e propósito diversos;
- e) ser necessárias à completa execução do objeto original do contrato, à otimização do cronograma de execução e à antecipação dos benefícios sociais e econômicos decorrentes;
- f) demonstrar-se - na motivação do ato que autorizar o aditamento contratual - que as consequências da outra alternativa (a rescisão contratual, seguida de nova licitação e contratação) importam sacrifício insuportável ao interesse público primário (interesse coletivo) a ser atendido pela obra ou serviço, ou sejam gravíssimas a esse interesse, inclusive quanto à sua urgência e emergência (Acórdão 1826/2016 Plenário).

3.14. Responsáveis

Maria Carolina Tiemy Naia Martins da Silva – Presidente da Comissão Permanente de Licitação da SPTrans.

Levi dos Santos Oliveira – Diretor Presidente da SPTrans.

4. CONCLUSÃO

Diante de todo o exposto, conclui-se que o Edital da Licitação nº 001/2024-SPTrans não possui condições de prosseguimento em face das seguintes irregularidades:

- 4.1.** Apontamento saneado em sede de conclusivo - apropriação inadequada referente ao item “Administração Local” (subitem **3.7**).
- 4.2.** Apontamento saneado em sede de conclusivo - apropriação inadequada referente ao grupo de serviço “Desvio de Tráfego”. (subitem **3.6**).

- 4.3.** As exigências de qualificação técnica operacional constantes nas alíneas “d” e “f” do subitem 6.5.3, de ambos os lotes – estrutura metálica não patinável e pavimento rígido com resistência a tráfego de coletivo - restringem indevidamente o certame, em infringência ao art. 58, inciso II da Lei 13.303/2016 c/c o §2º do art. 42 do RILC da SPTrans, assim como o art. 37, inciso XXI da CF. Ademais, a alínea “i.3” carece de justificativas no que se refere ao vão mínimo exigido de 20,00m. (subitem **3.11.2**).
- 4.4.** A exigência de comprovação de capacidade técnico-profissional relativas às alíneas “d” e “f” caracterizam restrição indevida, em infringência ao art. 58, inciso II da Lei 13.303/2016 c/c o §2º do art. 42 do RILC da SPTrans, assim como o art. 37, inciso XXI da CF. (subitem **3.11.3**).
- 4.5.** Apontamento superado em sede de conclusivo - disposição edilícia de que o licitante somente se sagre vencedor de um lote (subitem **3.9**).
- 4.6.** Não se localizou a Licença Ambiental Prévia, infringindo o art. 1º da Resolução SVMA nº 179/CADES/2016 c/c inciso VIII do art. 42 da LF 13.303/2016. (subitem **3.8**)
- 4.7.** A dotação orçamentária reservada no Processo Licitatório não é suficiente para sustentar as despesas previstas no plano de trabalho. Infringência ao art. 150 da Lei Federal nº 14.133/2021. (subitem **3.4**)
- 4.8.** Saneada a ausência de aprovação dos instrumentos convocatórios pela área jurídica, resta não demonstrada sua aprovação pela área financeira. Infringência ao art. 15 inciso X alínea “b” do RILC 001.02. (subitem **3.5**)
- 4.9.** Cabe à SPTrans sanear a exigência do Edital (subitem 6.5.1) quanto à permissão para empresas de arquitetura participarem da licitação, haja vista que a parcela mais relevante dos serviços do objeto da presente licitação é de execução privativa por empresas de engenharia e não de arquitetura. (subitem **3.11.1**).
- 4.10.** Apontamento saneado em sede de conclusivo - não observância da RESOLUÇÃO nº 07/16 do TCM. (subitem **3.12**).

4.11. Apontamento saneado em sede de conclusivo - identificação dos responsáveis técnicos de cada área/matéria envolvida. (subitem **3.10**).

4.12. Apontamento saneado em sede de conclusivo - Convênio entre a SPTrans e a Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana. (subitem **3.3**).

Constatações que não impedem o prosseguimento do certame, porém demandam providências da Origem:

- Quanto a despesa prevista para o empreendimento, ressalta-se que também devem ser explanadas as verbas necessárias a desapropriação de imóveis existentes na parte final do trecho, antes de atingir o Viaduto João Julião da Costa Aguiar, assim como verbas para ressarcimento de serviços que obrigatoriamente serão executados pelas Concessionárias de Energia Elétrica e Iluminação Pública, conforme consta da documentação técnica.
- Durante as obras, ainda serão necessárias intervenções associadas a drenagem, que estão sob responsabilidade da Subprefeitura da Vila Mariana, em especial no “baixio” defronte o Hospital Dante Pazzanese onde há recorrentes inundações impeditivas do tráfego.

Por fim, registre-se que o Processo Licitatório ora em análise já se encontra concluído. A licitação referente, de nº 001/2024, foi homologada nos termos do Termo de Homologação emitido em 10.05.2024 pela SPTrans (peça 40), cujo texto autoriza a contratação de todas as licitantes vencedoras do certame.

Em 20.05.24

OSWALO BERTINATO JÚNIOR
Auditor de Controle Externo

De acordo,

MARCOS ALVES DE CARVALHO
Supervisor de Controle Externo 14