

RELATÓRIO CONCLUSIVO DE ACOMPANHAMENTO DE EDITAL

1. ORDEM DE SERVIÇO

Nº 2020.02930

2. IDENTIFICAÇÃO

2.1. Objeto

EDITAL – ACOMPANHAMENTO – Licitação nº 010/2020.

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

01.08.20 a 14.09.20

2.5. Período de Abrangência

Não Aplicável

2.6. Equipe Técnica

Osmar de Azevedo	TC nº 846
Daniela Pontes Santiago	TC nº 20.236
Rodrigo Machado Silva	TC nº 20.280

2.7. Procedimentos

- Obtenção de cópias da documentação relativa à fase interna da licitação – PALC nº 2020/0285
- Análise da documentação à vista dos quesitos estabelecidos em nossos manuais internos.
- Análise da documentação obtida, verificando o atendimento à legislação pertinente.
- Análise da manifestação prévia da Origem ao Relatório Preliminar da Auditoria.

2.8. Abreviaturas

CPOS	Companhia Paulista de Obras e Serviços
CPU	Composição de Preço Unitário
DOC	Diário Oficial da Cidade
DM	Decreto Municipal
EDIF	Departamento de Edificações
FDE	Fundação para o Desenvolvimento da Educação
IPC/FIPE	Índice de Preços ao Consumidor/Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas
LF	Lei Federal
LM	Lei Municipal
RD	Resolução de Diretoria
RILC	Regulamento Interno de Licitações e Contratos
SIURB	Secretaria Municipal de Serviços e Obras
SPObras	São Paulo Obras
SPTrans	São Paulo Transporte
TR	Termo de Referência

3. RESULTADO

3.1. Introdução

Trata-se de Acompanhamento do Edital de Licitação do tipo menor preço, na forma presencial, pelo modo de disputa fechado, sob o regime de empreitada por preços unitários, para a contratação de empresa ou consórcio de empresas para prestação de serviços de fabricação, fornecimento, instalação e manutenção de 4.800 mobiliários urbanos tipo abrigo SP450 e 500 totens em parada de ônibus do Sistema de Transporte Coletivo da Cidade de São Paulo (fl. 01 da peça 22).

O Edital foi publicado no DOC de 28.07.20 (peça 06), designando a data de **19.08.20**, às 10h00, para abertura do certame.

O valor estimado da contratação é de **R\$ 144.341.468,37** (orçamento sigiloso) (fl. 1005 da peça 21).

Esta Coordenadoria elaborou o Relatório Preliminar de Acompanhamento do Edital (peça 24), concluindo que o edital **não reúne condições de prosseguimento**, em razão da existência de quinze irregularidades e cinco impropriedades no Edital e seus anexos.

Em 17.08.20 foi expedido o Ofício SSG-GAB nº 13465/2020 (peça 27), ao Diretor-Presidente da São Paulo Transporte S/A, e a Intimação nº 1167/2020 (peça 28), ao Presidente da Comissão de Licitações, dando ciência das conclusões alcançadas pelo órgão técnico, fixando prazo para manifestação e determinando, *ad cautelam*, a suspensão *sine die* do certame, com a correspondente publicação à p. 65 do DOC de 18.08.20 (peça 32).

Na 3.104ª Sessão Ordinária desta C. Corte de Contas, realizada em 19.08.20, a suspensão do certame foi referendada pelo Egrégio Plenário (peça 34).

A Chefia de Gabinete da SPTrans enviou a esta Corte, em 25.08.20, o Ofício nº DP/GAB nº 0452/2020 (peça 35) em que encaminha as “manifestações apresentadas pelas áreas técnicas e jurídicas desta Empresa”.

A documentação que acompanha o ofício (peça 36) é composta por esclarecimentos prestados pelas áreas de Gerência do Direito Público (fls. 01/12), Gerência de Infraestrutura (fls. 13/15), Assessoria de Pontos e Abrigos (fls. 16/17, com anexo às fls. 18/29), Gerência de Contratações Administrativas (fls. 30/32) e Gerência de Preços e Custos (fl. 33, com anexo às fls. 34/43).

Nesta oportunidade retornam os autos para manifestação conclusiva, conforme determinação de peças 37 e 38.

Cumprir registrar que em 13.08.20 foi impetrada uma Representação contra a Licitação nº 010/2020 (eTCM nº 9740/2020), contestando a não divisão do objeto em lotes (assunto tratado no item **3.3** deste relatório) e fazendo diversos questionamentos quanto às exigências de qualificação técnica para participação no certame (algumas não abordadas especificamente no item **3.15.4** do Relatório Preliminar, consideradas procedentes, e que serão incorporadas a este Relatório Conclusivo).

3.1.1. Preliminar de competência concorrente para licitar mobiliário urbano (abrigos e totens)

Segundo o art. 3º do estatuto social da SPTrans, esta tem por objeto a realização de estudos para prestação de serviços de planejamento, gestão e fiscalização e exploração de serviço de transporte coletivo urbano de passageiros, e a realização de estudos para sua exploração, nos termos da LM nº 13.241/01.

O §1º deste artigo 3º¹ do estatuto social aduz que “A consecução do objeto previsto no caput deste artigo compreende, também, a contratação de terceiros

¹ Art. 3º do Estatuto Social da SPTrans: A Sociedade tem por objeto a realização de estudos para prestação de serviços de planejamento, gestão e fiscalização e exploração de serviço de transporte coletivo urbano de passageiros, e a realização de estudos para sua exploração, nos termos da Lei Municipal nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001.

para a execução de obras, serviços e atividades diversas, englobados na prestação do serviço ou a ele vinculados”.

Esta redação poderia, em tese, abarcar o objeto da presente licitação – implantação e manutenção de mobiliário urbano (abrigo e totens) –, com uma interpretação extensiva de que se enquadraria na execução de obra/serviço englobada no planejamento/gestão do serviço de transporte coletivo, ou obra/serviço a ele vinculado. Este dispositivo, contudo, não está presente na LM nº 13.241/01 que dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade.

Ademais, o estatuto social, ao dispor, em seu §2º deste mesmo artigo 3º, acerca das “outras atribuições afins ao Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros” que a SPTrans pode assumir, em nenhum momento “esmiúça” o que estaria compreendido no parágrafo §1º, tampouco, o estatuto ou a lei mencionam a responsabilidade da SPTrans sobre o mobiliário urbano da Cidade de São Paulo de forma expressa.

Registra-se que tanto a instalação de abrigo e totens, como sua manutenção e conservação, já fizeram parte das atividades da SPTrans, diretamente ou por

§1º A consecução do objeto previsto no caput deste artigo compreende, também, a contratação de terceiros para a execução de obras, serviços e atividades diversas, englobados na prestação do serviço ou a ele vinculados.

§2º A Sociedade poderá assumir outras atribuições afins ao Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros do Município de São Paulo, que tenham por finalidade contribuir para sua racionalização e aperfeiçoamento nos termos do artigo 29 da Lei Municipal nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, em especial: I – Realizar estudos técnicos, econômicos e financeiros necessários a subsidiar a Administração Pública; II – Elaborar estudos para o planejamento e o aperfeiçoamento dos serviços compreendidos no Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros; III – Elaborar estudos quanto à viabilidade e à prioridade técnica, econômica e financeira dos projetos do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros; IV – Gerenciar e fiscalizar a prestação, a implementação, o aperfeiçoamento, a administração e a expansão dos serviços e dos planos do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, bem como a aplicação dos recursos financeiros e orçamentários destinados a tais finalidades, de acordo com as diretrizes e políticas estabelecidas pela Prefeitura Municipal de São Paulo, por meio da Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes; V – Exercer a gestão financeira da arrecadação tarifária advinda do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, bem como a arrecadação decorrente da aplicação de multas, conforme legislação específica, aos operadores do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, de acordo com as diretrizes emanadas pela Prefeitura Municipal de São Paulo, por meio da Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes; VI – Gerenciar e fiscalizar a execução dos serviços prestados pelas empresas contratadas, concessionárias ou permissionárias, relativos ao Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros; VII – Aplicar as penalidades por infrações relativas à prestação de serviço do Sistema de Transporte Urbano de Passageiros em decorrência da fiscalização que exercer, de conformidade com o Regulamento de Sanções e Multas expedido pela Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes; VIII - Promover as licitações, bem como assinar contratos, outorgar permissões e autorizações referentes aos serviços do Sistema Municipal de Transportes Coletivos de Passageiros, exercendo seu controle e fiscalização, nos termos estabelecidos na legislação; IX – Exercer as demais atividades destinadas à consecução de suas finalidades.

contratação de terceiros. Até meados do ano de 2012 estava em vigência o Contrato nº 2006/006-01 (TCs 3.030/2006 e 1.970/2008), para limpeza, conservação e manutenção de paradas e abrigos de ônibus.

Contudo, com a criação da São Paulo Obras (SPObras) em dezembro de 2009, por meio da LM nº 15.056/09 que autorizou a criação da Empresa Municipal de Urbanização (EMURB) em São Paulo Urbanismo (SP-Urbanismo) e São Paulo Obras (SP-Obras), a responsabilidade pela exploração, concessão e permissão do mobiliário urbano foi delegada expressamente à SPObras, senão vejamos:

Art.3º: Constituem objeto:

[...]

II - da SP-Obras, a execução de programas e obras definidos pela Administração Direta, de acordo com as atribuições definidas no estatuto da empresa.

[...]

§ 3º A SP-Obras terá também como objetivo prestar serviços ou executar obras para as entidades da Administração Direta ou Indireta, bem como para entidades em que o Poder Público seja detentor da maioria do capital social, cabendo-lhe, ainda, a exploração, concessão e permissão do mobiliário urbano, nos termos da legislação em vigor. (grifo nosso)

Esta mesma competência é reproduzida pelo DM nº 58.166/2018 que aprovou o novo contrato social da SPObras adequando-o às disposições da LF nº 13.303/16 (Lei das Estatais), que em sua Cláusula 5ª aduz que “A SPObras terá como objetivo executar programas, projetos e obras definidos pela Administração Municipal, compreendendo: [...] 3. a implantação, manutenção, exploração, concessão e permissão do mobiliário urbano,” (grifo nosso).

Mobiliário urbano², em síntese são equipamentos/objetos/peças presentes em espaços públicos e utilizados pela população que dão suporte a serviços da

² Segundo o item 2.1.3 do TR, mobiliário urbano é o conjunto de elementos instalados em logradouros ou espaços de uso público, colocados à disposição da coletividade. São os objetos, elementos e pequenos componentes nas paradas de ônibus,

cidade como abrigos de parada de ônibus e táxi, banca de jornais, lixeiras, etc., e que varia conforme a legislação do município.

No caso de São Paulo, a LM nº 14.223/06 que dispõe sobre a ordenação dos elementos que compõem a paisagem urbana do Município (Cidade Limpa) conceitua mobiliário urbano em seu art. 6º, inciso VIII e elenca o que é considerado mobiliário em seu art. 22³, vejamos:

Art. 6º, VIII - mobiliário urbano é o conjunto de elementos que podem ocupar o espaço público, implantados, direta ou indiretamente, pela Administração Municipal, com as seguintes funções urbanísticas: a) circulação e transportes; b) ornamentação da paisagem e ambientação urbana; c) descanso e lazer; d) serviços de utilidade pública; e) comunicação e publicidade; f) atividade comercial; g) acessórios à infra-estrutura;

[...]

Art. 22. São considerados como mobiliário urbano de uso e utilidade pública os seguintes elementos, dentre outros:

I - abrigo de parada de transporte público de passageiro;

II - totem indicativo de parada de ônibus;

[...]

§ 1º. Abrigos de parada de transporte público de passageiros são instalações de proteção contra as intempéries, destinados aos usuários do sistema de transporte público, instalados nos pontos da parada e terminais, devendo, em sua concepção, ter definidos os locais para veiculação de publicidade e os painéis informativos

pertencentes ou não aos corredores de transporte público com objetivo de proporcionar segurança, conforto e informação aos usuários, tais como: Abrigos, Painéis, Lixeiras, Gradis, Bancos, Pontos, Totens, elementos integrantes da paisagem urbana, de natureza utilitária, ou não, implantada mediante autorização do poder público em espaços públicos e privados (NBR 9283).

³ Art. 22. São considerados como mobiliário urbano de uso e utilidade pública os seguintes elementos, dentre outros: I - abrigo de parada de transporte público de passageiro; II - totem indicativo de parada de ônibus; III - sanitário público "standard"; IV - sanitário público com acesso universal; V - sanitário público móvel (para feiras livres e eventos); VI - painel publicitário/informativo; VII - painel eletrônico para texto informativo; VIII - placas e unidades identificadoras de vias e logradouros públicos; IX - totem de identificação de espaços e edifícios públicos; X - cabine de segurança; XI - quiosque para informações culturais; XII - bancas de jornais e revistas; XIII - bicicletário; XIV - estrutura para disposição de sacos plásticos de lixo e destinada à reciclagem; XV - grade de proteção de terra ao pé de árvores; XVI - protetores de árvores; XVII - quiosque para venda de lanches e produtos em parques; XVIII - lixeiras; XIX - relógio (tempo, temperatura e poluição); XX - estrutura de suporte para terminal de Rede Pública de Informação e Comunicação; XXI - suportes para afixação gratuita de pôster para eventos culturais; XXII - painéis de mensagens variáveis para uso exclusivo de informações de trânsito; XXIII - colunas multiuso; XXIV - estações de transferência; XXV - abrigos para pontos de táxi.

referentes ao sistema de transporte e sua integração com o metropolitano.

§ 2º. Totem indicativo de parada de ônibus é o elemento de comunicação visual destinado à identificação da parada de ônibus, quando houver impedimento para instalação de abrigos.

Assim, a partir da edição da LM nº 15.056/09 que criou a SPObras e delegou-lhes **expressamente** a responsabilidade sobre o mobiliário urbano, esta passou a exercer sua competência.

Tanto que, em dezembro de 2012, a própria SPObras contratou consórcio para concessão dos serviços de utilidade pública, com uso de bem público, com outorga onerosa, compreendendo a manutenção e conservação de abrigos em pontos de parada de ônibus ou em estações de embarque e desembarque, e de pontos/totens indicativos de ponto de parada de ônibus existentes, bem como, a criação, confecção, instalação e manutenção de totens indicativos de parada de ônibus, abrigos em ponto de parada de ônibus e estações de embarque e desembarque de passageiros, com exclusividade na exploração publicitária, pelo prazo de vinte e cinco anos, no valor de R\$ 172,5 milhões.

Ademais, a SPObras também abriu a licitação nº 001/2019 para a contratação de empresa para a prestação de serviços de manutenção preventiva, manutenção corretiva, remanejamento e remoção, fornecimento e instalação de mobiliário urbano – tipo abrigo em pontos de parada de ônibus – sob a gestão da SPObras, a qual foi analisada no TC nº 12983/2019 o qual concluiu que:

o objeto do presente procedimento licitatório não reúne condições de prosseguimento, haja vista que a manutenção preventiva e corretiva dos abrigos de ônibus, totens e estações de embarque e desembarque já pertencem ao objeto da concessão firmada pela SPObras com a ÓTIMA - Concessionária de Exploração de Mobiliário Urbano S.A. (grifo nosso)

O TC nº 12983/2019 sobre o acompanhamento do edital de licitação nº 001/2019 e o TC nº 13557/2019 que cuida de uma Representação em face deste edital perderam o objeto em razão da **revogação**, pela própria SPObras, do edital nº 001/2019, conforme publicado no DOC de 07.12.19.

A SPObras também abriu o Pregão Eletrônico nº 001/2020 para contratação de empresa para a prestação de serviços de manutenção corretiva dos abrigos metálicos de ônibus sob gestão da SPObras, através de Ata de Registro de Preços. Contudo, a assinatura do contrato com a empresa vencedora foi suspensa pelo Conselheiro Relator Maurício Faria em decorrência de uma Representação (peça 06 do TC nº 8526/2020). Também foi instaurado o TC nº 8827/2020 para a análise da licitação e contrato.

No entanto, a SPTrans também entende ser competente, concorrentemente com a SPObras, para a instalação e manutenção do mobiliário urbano (abrigos e totens).

O parecer da Assessoria Jurídica da SPTrans (fls. 1009/1021 da peça 21) sustenta que a LM nº 15.465/11 (que dispõe sobre a concessão dos abrigos e totens) incumbiu à SPObras apenas a competência para outorga e gestão das concessões, com a consequente licitação, contratação e fiscalização, segundo o parágrafo único do art. 1º⁴ desta lei e também do art. 3º, II, §3º da LM nº 15.056/09 (lei de criação da SPObras).

E que o art. 6º dessa LM nº 15.465/11 (sobre a concessão) permite que além do mobiliário urbano objeto da concessão, outros dezesesseis mil pontos e abrigos sem câmera de monitoramento possam ser instalados no Município, cujo artigo deveria ser analisado em conjunto com o art. 1º do DM nº 53.803/13 que dispõe que a responsabilidade/competência pela contratação, gestão e execução das obras e serviços de engenharia inseridos no PlanMob foi atribuída concorrentemente à SPTrans e à SPObras, vejamos:

⁴ Art. 1º: Fica o Executivo autorizado a outorgar concessão, a título oneroso, mediante licitação, a empresas ou consórcio de empresas, visando a criação, confecção, instalação e manutenção, com exploração publicitária, de relógios eletrônicos digitais de tempo, temperatura, qualidade do ar e outras informações institucionais, bem como de estações de embarque e desembarque, abrigos de parada de transporte público de passageiros e de totens indicativos de parada de ônibus (pontos de parada de ônibus), elementos do mobiliário urbano de uso e utilidade pública, integrantes da paisagem urbana do Município de São Paulo, a que se refere o art. 22, incisos I, II e XIX, e §§ 1º, 2º e 15, da Lei nº 14.223, de 26 de setembro de 2006.

Parágrafo Único. Competirão à São Paulo Obras - SPObras, nos termos previstos na Lei nº 15.056, de 8 de dezembro de 2009, a outorga e a gestão das concessões decorrentes desta lei, incumbindo-lhe a realização de licitação, na modalidade concorrência, bem como a respectiva contratação e fiscalização da execução dos serviços e dos ajustes contratuais.

Art. 6º: Além dos equipamentos (pontos, abrigos e estações) objeto da concessão ora autorizada, poderão ser instalados até 16.000 (dezesesseis mil) pontos e abrigos sem câmeras de monitoramento e painéis eletrônicos, distribuídos por toda a área do Município, conforme diretrizes que serão estabelecidas por ato do Executivo.

Art. 1º: A responsabilidade pela contratação, gestão e execução das obras e serviços de engenharia inseridos no Plano Municipal de Mobilidade Urbana da Secretaria Municipal de Transportes fica atribuída, concorrentemente, às Secretarias Municipais de Transportes e de Infraestrutura Urbana e Obras, que poderão exercê-la de forma direta ou por intermédio da São Paulo Transporte S/A - SPTrans e da São Paulo Obras - SPObras, respectivamente.

Parágrafo Único - Permanecem com a São Paulo Obras - SPObras a gestão e a execução das obras e serviços de engenharia cujo procedimento licitatório tenha sido iniciado, bem como dos ajustes com ela já celebrados até a data de publicação deste decreto, relacionados ao Plano Municipal de Mobilidade Urbana da Secretaria Municipal de Transportes. (grifo nosso)

E que o PlanMob, nos itens 5.1.4⁵ e 5.1.7⁶, compreende que o serviço de transporte coletivo abrange as infraestruturas destinadas ao apoio das atividades operacionais que inclui a manutenção também dos pontos de parada, monitorando-os para adoção das medidas cabíveis para sua recuperação (instalação e manutenção), cuja competência seria concorrente entre a SMT (diretamente ou por intermédio da SPTrans) e a SIURB (diretamente ou por intermédio da SPObras).

⁵ O Transporte Coletivo Público de Passageiros no Município de São Paulo é um serviço público acessível a toda a população, com tarifas e itinerários fixados pelo Poder Executivo, satisfazendo as condições de continuidade, regularidade, qualidade, eficiência, segurança, universalidade, atualidade, cortesia e modicidade tarifária na sua prestação. Compreende todos os processos necessários à oferta das viagens, os veículos empregados, as tecnologias associadas à operação e as infraestruturas dedicadas ao suporte das atividades operacionais, abrangendo, dentre outras, as seguintes atividades: • operação e manutenção do viário de interesse do transporte coletivo, incluindo pontos de parada.

⁶ A Operação Controlada é considerada um sistema de produção contínua, ou seja, um processo de produção ininterrupto. No âmbito dos contratos resultantes da nova licitação, a Operação será executada pela empresa constituída nos termos das exigências do poder público, a qual será responsável pela implantação do CCO em conjunto com o órgão gestor. Na monitoração o controle da rede de linhas municipais é exercido de modo que sejam continuamente cumpridos os níveis de serviço estabelecidos, em particular, a regularidade da oferta. Entre as atribuições da Operação destacam-se: • Monitoramento do estado da infraestrutura de circulação das linhas, incluindo vias, terminais, pontos de parada, sistemas de sinalização e sistemas de informação ao usuário, diligenciando para que sejam executadas as ações necessárias para sua recuperação;

Verifica-se que o item 5.1.4 (PlanMob/2015) é reproduzido, também, no DM nº 58.200/18 (que confere nova regulamentação à LM nº 13.241/01 que dispõe sobre a organização do sistema de transporte coletivo):

Art. 2º: O Transporte Coletivo Público de Passageiros compreende todos os processos necessários à oferta das viagens, os veículos empregados, as tecnologias associadas à operação e as infraestruturas dedicadas ao suporte das atividades operacionais, abrangendo, dentre outras, as seguintes atividades:

[...]

X - operação e manutenção do viário de interesse do transporte coletivo, incluindo pontos de parada;

Ademais, o art. 9º da LM nº 15.465/11 (sobre a concessão) e o art. 21 do DM nº 52.933/12, que regulamenta esta lei, condicionam a implantação, supressão e remanejamento dos abrigos e totens à determinação e aprovação da SMT, diretamente ou por intermédio da SPTrans, vejamos:

Art. 9: A implantação, supressão ou remanejamento dos abrigos e totens indicativos de parada de ônibus somente serão realizados por determinação da Secretaria Municipal de Transportes - SMT.

Art. 21: A implantação, a supressão e o remanejamento dos abrigos em pontos de parada de ônibus e dos totens indicativos de ponto de parada de ônibus somente serão realizados mediante determinação e aprovação da Secretaria Municipal de Transportes, diretamente ou por intermédio da São Paulo Transporte S/A - SPTrans. (Redação dada pelo Decreto nº 54646/2013)

Parágrafo Único. A aprovação a que se refere o "caput" deste artigo deverá observar as determinações dos órgãos competentes da Prefeitura do Município de São Paulo, em especial da Secretaria Municipal de Transportes - SMT, por intermédio da São Paulo Transporte S/A - SPTrans. (grifo nosso)

Tal condição, inclusive, faz sentido tendo em vista que a SMT e a SPTrans são responsáveis pela prestação de serviços de **planejamento**, gestão e fiscalização e exploração de serviço de transporte coletivo na cidade, notadamente, a operação dos ônibus que está diretamente ligada com a localização dos pontos das paradas de ônibus, não podendo estes serem alterados sem conhecimento e necessidade da própria SMT/SPTrans.

Outrossim, o art. 15 da LM nº 15.465/11 (sobre a concessão), deixa claro que a SPObras deve aplicar a receita proveniente da concessão, de forma prioritária, na conservação, manutenção e ampliação do número de equipamentos, quais sejam, abrigo e totens novos, uma vez que os já existentes estão abarcados na concessão.

Art. 15: Os valores obtidos em decorrência do pagamento do ônus das concessões objeto desta lei deverão ser geridos pela SPObras, **devendo ser aplicados, de forma prioritária, na conservação, manutenção e ampliação do número de equipamentos.** (grifo nosso)

Diante do exposto, é inequívoca a responsabilidade da SPObras quanto ao mobiliário urbano objeto da concessão e a possibilidade de instalação e manutenção de novos abrigos e totens, ficando responsável pela execução do objeto, desde a licitação e contratação até a fiscalização.

Contudo, quanto à responsabilidade concorrente da SPTrans, entendemos que, no tocante ao mobiliário urbano – abrigos e totens –, esta empresa poderia concorrer apenas em relação ao planejamento (solicitação, autorização, diretrizes), tanto que o art. 9º da LM nº 15.465/11 e o art. 21 do DM nº 52.933/12 condicionam a implantação, supressão e remanejamento dos abrigos e totens à determinação e aprovação da SMT, diretamente ou por intermédio da SPTrans, justamente por serem estas as responsáveis pela idealização do sistema.

Desse modo, a competência concorrente poderia ser entendida no contexto de **divisão de responsabilidades** entre a concepção do sistema, inclusive, porque o próprio PlanMob é um instrumento de planejamento e gestão do Sistema Municipal de Mobilidade Urbana relacionado diretamente à SPTrans e no tocante a sua execução, que pode ser concretizada via SPObras, quanto ao objeto mobiliário urbano (abrigos e totens), conforme interpretação do art. 1º do DM nº 53.803/13 c/c o art. 3º, II, §3º da LM nº 15.056/09.

Nesse sentido, em face das suas repercussões em relação a esta licitação, é necessário que a SPTrans apresente esclarecimentos adicionais acerca de sua

competência para licitar mobiliário urbano (abrigos e totens) objeto da presente licitação. (Conclusão 4.1).

Ademais, ainda que se cogitasse a competência concorrente da SPTrans para o objeto desta licitação, verifica-se que outros requisitos precisariam ser cumpridos para legitimar o presente procedimento.

Primeiramente, conforme descrito pela SPTrans no Despacho interno SPTRANS/DT/SPO Nº 031485230 (fl. 05 da peça 17), existem atualmente cerca de 20 mil pontos de parada de ônibus na cidade e a SPTrans executa o planejamento dos locais onde devem ser implantados, suprimidos ou remanejados os pontos de parada e encaminha à SPObras que, através do contrato de concessão, **executa** os serviços de implantação, manutenção e fiscalização.

Assim, não restou identificada a necessidade de instalação de mais 4.800 abrigos na cidade fora os já existentes e administrados pela concessão da SPObras, porém, planejados pela própria SPTrans, que pode remanejá-los de acordo com sua necessidade e sem precisar de nova licitação, conforme será demonstrado no item **3.5**, acerca da justificativa.

Por fim, essa situação de “competência concorrente” em que duas empresas da Administração buscam licitar o mesmo objeto também traz um outro problema, qual seja a sobreposição de funções e, conseqüentemente, de objetos em que o mesmo abrigo/totem encontra-se presente nas duas licitações, tanto na concessão realizada pela SPObras quanto na presente licitação da SPTrans, conforme será demonstrado no item **3.3**, acerca do objeto.

Manifestação Prévia da Origem (fls. 01/06 da peça 36):

A SPTrans sustenta que o art. 29 da LM 13.241/01 possibilitou a existência de outras atribuições da empresa em seu estatuto social, de forma que o art. 3º do ato constitutivo permitiria que contrate abrigos e totens de pontos de parada de

ônibus. Além do fato de que o contrato entre a SPTrans e a SMT, em seu item 3.2.3, inclui o gerenciamento da implantação e manutenção da infraestrutura do sistema de transporte coletivo, podendo contratar terceiros para a execução desse serviço.

Aduz que apenas a concessão e consequente exploração do mobiliário urbano (abrigos e totens) são de responsabilidade da SPObras (de forma exclusiva), o que não retira da SPTrans a competência para fazer o que já vinha fazendo: a limpeza, conservação e manutenção dos pontos de parada de ônibus.

Acrescenta que há competência concorrente entre a SPTrans e a SPObras quanto à instalação e manutenção de abrigos e totens de pontos de parada de ônibus que não dispuserem de câmera de monitoramento, painéis eletrônicos e exploração publicitária (no limite de dezesseis mil), atividades voltadas à mobilidade urbana que pode ser viabilizada pela SIURB e pela SMT. De forma que a SPObras não seria responsável por todos os totens e abrigos que vierem a ser instalados na cidade.

Afirma que a publicação de editais da SPObras para instalação de novos totens e abrigos não retira a competência concorrente da SPTrans, uma vez que o sistema de transporte coletivo abrange as infraestruturas destinadas ao apoio das atividades operacionais, que incluem a manutenção do viário e dos pontos de parada.

Conclui que a expansão e a qualificação dos pontos de parada, com a implantação de novos totens e abrigos, estão inseridas no PlanMob, cuja competência é compartilhada entre a SMT, diretamente ou pela SPTrans, e a SIURB, diretamente ou pela SPObras.

Comentários da Auditoria:

Em quem pese a argumentação exposta pela Origem, reiteramos nosso entendimento de que a competência concorrente se dá no sentido de divisão de

responsabilidades, em que cabe à SPTrans o **planejamento**, concepção e gestão do sistema de mobilidade urbana e cabe à SPObras a **execução** desse planejamento quanto ao mobiliário urbano (abrigos e totens).

Neste sentido, **alteramos a conclusão 4.1, passando a ter nova redação: no âmbito da competência concorrente para a instalação e manutenção do mobiliário urbano (abrigos e totens), caberia à SPTrans somente o planejamento, concepção e gestão do sistema de mobilidade urbana enquanto que à SPObras a execução desse planejamento quanto ao mobiliário urbano (abrigos e totens).** (Conclusão 4.1).

3.2. Audiência e Consulta Pública

Não houve necessidade de realização de audiência pública (art. 39 da LF nº 8.666/93), uma vez que o valor estimado da licitação é inferior ao limite estabelecido na legislação.

No entanto, foi realizada a Consulta Pública nº 003/2020, no período de 26.06.20 a 06.07.20 (fl. 759 da peça 21), publicado no DOC de 26.06.20 (peça 03) e no site da SPTrans, na parte de licitações/consultas públicas, conforme estabelecem os artigos 1º e 2º do DM nº 48.042/06 c/c art. 74 , I, do RILC, tendo em vista que a estimativa da licitação supera R\$ 12 milhões de reais.

Foi publicado também o Comunicado nº 001 em 04.07.20 (peça 04) com a atualização do Anexo XX – Descrição dos Endereços de Pontos de Parada de Passagem e Pontos de Controle de Linha, sendo estendido o prazo da Consulta até 10.07.20.

Por fim, foram publicadas em 28.07.20 as respostas à consulta pública realizada, com diversas demandas de melhoria e acessibilidade relativas às pessoas com necessidades especiais/deficiências, como surdos, cegos, cadeirantes, deficientes físicos, ou idosos, gestantes, crianças, entre outros, que, porém, não resultaram em alteração no edital (peça 05).

3.3. Objeto

O objeto da licitação é a “[..] contratação de empresa ou consórcio de empresas para prestação de serviços de fabricação, fornecimento, instalação e manutenção de 4.800 mobiliários urbanos tipo abrigo SP450 e 500 totens em paradas de ônibus do Sistema de Transporte Coletivo da Cidade de São Paulo” (Capítulo I do Edital – fl. 01 da peça 22).

O Anexo II - Termo de Referência apresenta como objetivo da contratação pretendida “[...] a fabricação, fornecimento, instalação, além da **manutenção da infraestrutura** de 4.800 mobiliários urbanos - tipo abrigo SP450 e 500 totens para atendimento ao sistema de transporte coletivo da cidade de São Paulo, bem como a **remoção de mobiliários urbanos existentes** nos locais de instalação (abrigos e pontos)”. (destaques nossos – fl. 75 da peça 22).

Há uma diferença entre as definições acima apresentadas, pois está prevista a recomposição de calçadas e remoção dos abrigos e totens existentes. Desta forma, entende-se que o objeto não apresenta a completa definição do que se deseja contratar.

Nota-se a relevância dos serviços presentes na definição do Termo de Referência quando a qualificação técnica prevê em seu subitem 5.3.3.2.2 a necessidade de apresentação de atestados relacionados à recuperação total ou parcial de piso de ladrilho hidráulico e piso tátil, a serem executados quando da revitalização das calçadas.

Também há previsão no Anexo I – Minuta do Contrato, em sua Cláusula Primeira – do Objeto, subitem 1.1, uma relação de atividades contempladas pelo contrato, dentre as quais cumpre destacar: 1.1.5. Execução de serviços de manutenção de pisos, caixas de inspeções, pinturas de abrigo, totem, etc. e 1.1.6. Remoção de mobiliários existentes no local onde serão instalados novos abrigos; (fls. 27/28 da peça 22).

Diante do exposto, o objeto descrito no Edital não apresenta definição adequada do que se busca contratar, em infringência ao art. 33 da LF nº 13.303/16 (Conclusão 4.2).

Manifestação Prévia da Origem (fl. 13 da peça 36):

Entende que o objeto estava definido de forma sucinta e clara de acordo com os termos do §1º do art. 14 do RILC.

Entretanto, afirma que alterará o objeto da licitação para:

Contratação de empresa para prestação de serviços de fabricação, fornecimento, instalação e manutenção de 4.800 mobiliários urbanos – tipo abrigo SP 450 e 500 totens das paradas de ônibus do Sistema de Transporte Coletivo da Cidade de São Paulo, incluindo manutenção de passeios e remoção dos mobiliários existentes nos locais das instalações.

Comentários da Auditoria:

Caso a redação proposta conste quando da republicação da nova minuta do Edital, entende-se como superada a Conclusão 4.2.

Além disso, o objeto desta licitação já está contemplado pela licitação realizada pela SPObras que contratou um consórcio para a substituição e manutenção de todos os abrigos existentes na cidade em 2012 e a instalação de novos. Vejamos algumas Cláusulas do Contrato de Concessão:

2.1.6. A Concessionária poderá instalar até 14.700 (quatorze mil e setecentos) novos totens indicativos de paradas de ônibus, sem exploração publicitária, e até 7.500 (sete mil e quinhentos) novos abrigos em pontos de parada de ônibus ou em estações de embarque e desembarque de passageiros, independentemente de exploração publicitária [...].

2.1.6.1. Os equipamentos existentes, abrigos e totens, deverão ser substituídos na sua totalidade.

2.1.16 A Concessionária fica obrigada a assumir, com exclusividade, a manutenção e conservação dos 6.500 (seis mil e quinhentos) abrigos em pontos de parada de ônibus e nas estações de embarque e desembarque de passageiros, bem como, dos

12.500 (doze mil e quinhentos) totens indicativos de parada de ônibus existentes, na data da assinatura do Contrato de Concessão, até que sejam substituídos pelos novos equipamentos, nos termos e condições da proposta apresentada.

2.1.16.1 A Concessionária deverá remover e substituir todos os abrigos em ponto de parada de ônibus e em estações de embarque e desembarque de passageiros, bem como os totens indicativos de parada de ônibus existentes. (grifo nosso)

Este entendimento, de que o objeto da presente licitação da SPTrans já está contemplado na licitação de Concessão realizada pela SPObras, foi o mesmo exposto no TC nº 12983/2019 (peça 45 daquele TC) sobre o acompanhamento do edital de licitação nº 001/2019 (posteriormente revogado pela própria empresa), quando a SPObras abriu licitação para instalação e manutenção do mobiliário urbano (abrigos e totens), mas restou identificado que a Concessão já englobava tal serviço.

Tal situação pode incorrer em prejuízo ao erário, caso a contratação pretendida pelo Edital nº 010/2020 seja realizada.

Desta forma, a duplicidade de contratação para o mesmo objeto fere os princípios constitucionais da eficiência e, o seu corolário implícito, da economicidade, em ofensa ao art. 37 da Constituição Federal de 1988 (Conclusão 4.3).

Manifestação Prévia da Origem (fl. 16 da peça 36):

A necessidade de novas contratações de módulos de abrigo se dá uma vez que o contrato existente entre SPObras e Concessionária não contemplou na época todos os equipamentos instalados no município e aqueles que ficaram fora da concessão não receberam manutenção desde então, e devido à vida útil avançada precisam ser substituídos, principalmente por questão de segurança.

A SPTrans, além da necessidade das substituições mencionadas, para atender aos inúmeros pedidos de usuários para instalação de módulos de abrigo onde existem pontos demarcados por marco simples, e também se antecipando a novos pedidos listou para adquirir, dentre os mais de 13.000 pontos com marco simples, os locais que identificou como prioritários e que devido à limitação do contrato atual com a concessionária atual, não podem ser atendidos.

Comentários da Auditoria:

Apesar das alegações apresentadas, a SPTrans não demonstra elementos técnicos ou estudos de demanda que comprovem que a licitação analisada neste relatório tem como objetivo suprir pontos de parada que não estão contemplados pela concessão.

Destaca-se que os termos da concessão expostos anteriormente indicam que a concessionária ficaria responsável por todos os pontos de parada do município. Inclusive com a instalação de novos pontos.

Ademais, o item **3.3.1** deste relatório, indica pontos que surgem em duplicidade na relação de pontos inclusas na concessão e nos locais contemplados pelo Edital nº 010/2020.

Diante do exposto, **mantemos a Conclusão 4.3.**

Por fim, a LF nº 13.303/16 aduz em seu art. 32 que:

Art.32. Nas licitações e contratos de que trata esta Lei serão observadas as seguintes diretrizes:

[...]

III - parcelamento do objeto, visando a ampliar a participação de licitantes, sem perda de economia de escala, e desde que não atinja valores inferiores aos limites estabelecidos no art. 29, incisos I e II.

O valor previsto no inciso I do art. 29, o qual trata sobre obras e serviços de engenharia, é de R\$ 100.000,00. Valor bem inferior ao estimado para esta contratação.

Desta forma, não foram observadas justificativas nos autos que sustentassem a opção pelo não parcelamento do objeto do Edital em tela. Caso o objeto seja parcelado no que couber, uma maior competitividade pode ser estimulada de forma a beneficiar a administração.

Diante do exposto, entende-se que há descumprimento do inc. III do art. 32 da LF 13.303/16, visto o não parcelamento do objeto do Edital nº 001/2020. (Conclusão 4.4).

Cumprе mencionar que a ausência de parcelamento do objeto também foi alvo de Representação, analisada no eTCM nº 9740/2020.

Manifestação Prévia da Origem (fls. 13/14 da peça 36):

A Gerência de Infraestrutura argumenta que:

Entendemos que a divisão em lotes resultaria em prejuízo ao erário com aumento do custo da licitação, pois haveria necessidade de se prever mais equipes, canteiro, fábricas, prejudicando o controle de qualidade, com aumento de pessoal da fiscalização, considerando que diversas empresas de todo Brasil poderão participar. Além disso, será permitida a participação de empresas consorciadas, que poderão apresentar atestados conjuntamente para atender aos quantitativos solicitados, permitindo-se ainda a subcontratação de serviços complementares.

Comentários da Auditoria:

A justificativa apresentada é genérica, pois não apresenta estudos técnicos e econômicos que comprovem a inviabilidade em se parcelar o objeto em questão.

Não foi considerada pela defesa da SPTrans, a possibilidade de haver uma redução no preço a ser contratado, diante de um maior número de participantes viabilizado pelo parcelamento do objeto em lotes.

A subcontratação e possibilidade de consórcio não influenciam em possível redução de preços gerada por uma maior concorrência, não sendo, portanto, justificativa aceitável para manutenção do não parcelamento.

No mais, conforme argumento exposto pela auditoria em manifestação anexada à da Representação interposta pela empresa EOSNI Empresa de Obras e Serviços de Engenharia Itapetininga Eireli EPP e analisada pelo eTCM nº 9740/2020:

O parcelamento pode ocorrer de diversas formas. Divisão em lotes atribuindo ao vencedor a responsabilidade pela fabricação, instalação e manutenção dos abrigos e demais serviços; Divisão da licitação por especificidade do serviço a ser realizado, separando a fabricação dos serviços de instalação e, também, do de manutenção, entre outros modelos possíveis.

Diante do exposto, entende-se que a opção do não parcelamento ou parcelamento deve ser justificada analisando-se os aspectos econômicos e operacionais envolvidos. Considerando-se tanto os pontos que favoreçam a competitividade, em busca da proposta mais vantajosa para a administração, quanto pontos que evitem a perda de economia de escala (o que não vislumbramos neste caso), bem como aspectos operacionais, conforme termos do inc. III do art. 32 da LF 13.303/16.

Desse modo, **mantemos a Conclusão 4.4.**

3.3.1. Localização dos Abrigos – Anexo XX do Edital

O Anexo XX do Edital apresenta uma relação com os endereços dos pontos de parada e totens. Para efeito de comparação com a localização dos pontos de parada da Concessão da SPObras, selecionamos quatro subprefeituras, uma de cada zona da cidade:

- Pirituba-Jaraguá – zona Norte;
- Ipiranga – zona Sul;
- Itaquera – zona Leste;
- Butantã – zona Oeste.

Comparamos a localização dos abrigos da Licitação com os endereços constantes da Concessão da SPObras, e detectamos coincidência ou proximidade em trinta abrigos na Subprefeitura Pirituba-Jaraguá, três na do Ipiranga, 21 na de Itaquera e quatro na do Butantã.

A relação dessas localizações encontra-se no Anexo 1 a este relatório (peça 23).

Considerando que a instalação e manutenção de abrigos nos locais definidos na Concessão da SPObras são de responsabilidade da ÓTIMA - Concessionária de Exploração de Mobiliário Urbano S.A., entendemos que a SPTrans deve justificar a razão da coincidência dessas localizações e, eventualmente, revisar a definição dos locais de todo o Anexo XX do Edital (Conclusão **4.16**).

Manifestação Prévia da Origem (fl. 17 da peça 36):

A Assessoria de Pontos e Abrigos alega apenas que:

A coincidência de localização para instalação de abrigos da Licitação se deu devido ao tempo decorrido para o levantamento dos pontos de parada de ônibus que atendiam aos critérios inicialmente definidos e a efetividade do lançamento da licitação, sendo que os locais coincidentes serão revisados.

Comentários da Auditoria:

A SPTrans apenas informa que os locais coincidentes serão revisados, mas não afirma se esses locais serão excluídos do escopo do contrato antes da retomada da licitação. Desse modo, **mantemos a Conclusão 4.16**.

3.3.2. Projeto Básico – Anexo II

O Termo de Referência é composto pelos projetos dos abrigos modelo SP450 e Totens, que deverão ser instalados durante a execução contratual.

Entretanto, os projetos presentes no Edital são omissos com relação a recomposição de calçadas, aplicação do piso tátil de alerta direcional e execução de passeio em ladrilho hidráulico. De fato, se limita a referenciar normas (subitem 3.1.5 do TR) e, no caso do piso tátil, afirmar que deverá ser executado “[...] conforme a norma prevista no manual de acessibilidade” (fls. 89/90 da peça 22).

Entende-se que a elaboração de projeto que defina como os serviços acima deverão ser executados é de extrema importância para que haja padronização no

assentamento dos 4.800 abrigos a serem instalados, além do respeito às Normas Técnicas.

Deste modo, o projeto básico presente no Edital nº 010/2020 não contempla todos os serviços previstos pelo Termo de Referência e pela Planilha Orçamentária, em infringência ao art. 43, §1º da LF nº 13.303/16. (Conclusão **4.5**).

Manifestação Prévia da Origem (fl. 14 da peça 36):

A SPTrans afirma que adicionará projetos para execução de passeios e assentamento de piso tátil de alerta direcional.

Comentários da Auditoria:

Os projetos não foram enviados juntamente com a defesa apresentada.

Após nossa requisição por e-mail, a SPTrans encaminhou os documentos que se encontram juntados na peça 39.

Verifica-se que não foi enviado o projeto que define como deverão ser executados os passeios. Além disso, o projeto de base para assentamento do piso tátil de alerta direcional carece de cotas, podendo causar dúvidas durante a execução.

Desse modo, **mantemos a Conclusão 4.5.**

3.4. Despacho de Autorização

O presente certame foi autorizado em 10.06.20 pela Resolução de Diretoria RD nº 20/061 (fl. 1026 da peça 21) com base no Relatório à Diretoria DA/028/20 de 09.06.20 (fls. 1023/1025 da peça 21).

O Conselho de Administração, por meio da ATA nº CA/007/20, em 17.06.20, autorizou a realização do processo licitatório, de acordo com o exigido pelo art. 13, XXVI, do estatuto social da SPTrans⁷ (fl. 1290 da peça 21).

Não verificamos irregularidades quanto ao item.

3.5. Justificativa para a Contratação

Consta da introdução do Termo de Referência que a PMSP vem desenvolvendo ações para melhorar a qualidade do transporte coletivo sobre pneus, como por exemplo, por meio da melhoria nas condições das paradas de ônibus, nos aspectos técnicos, de segurança, desempenho e conforto dos usuários (fl. 75 da peça 22).

O Relatório à Diretoria DA/028/20 de 09.06.20 menciona também que a SPTrans pretende efetuar adequações no mobiliário das paradas de ônibus, de modo a proporcionar proteção ao usuário contra intempéries e elevar o conforto durante a permanência na parada (fls. 1023/1025 da peça 21).

A Requisição de Compras nº 25.345 foi emitida pela Superintendência de Infraestrutura (DA/SIN) e assinada pelo Gerente de Infraestrutura, Superintendente de Infraestrutura e Diretor de Administração e de Infraestrutura (fl. 1005 da peça 21).

Verifica-se que a justificativa da SPTrans para a presente licitação afigura-se sintética e sem respaldo técnico que efetivamente comprove a necessidade da licitação. Isto porque, não restou esclarecida nos autos a razão da quantidade de abrigos e totens e a escolha da disposição geográfica que sustentem serem essenciais para a boa funcionalidade do sistema de transporte coletivo.

⁷ Art. 13. Ao Conselho de Administração compete:

XXVI – Autorizar e monitorar a realização de compromissos financeiros com valor superior a R\$ 70.000.000,00 (setenta milhões de reais), reportando seu andamento ao Acionista Controlador.

Principalmente quando sabemos da existência de um contrato de concessão em curso especificamente para o mesmo objeto e, também, pelo fato de que o planejamento continua sendo de responsabilidade da SPTrans, que repassa as informações para a SPObras executar via empresa concessionária, de modo que parte de suas necessidades poderiam ser supridas via concessão já existente e não por meio de nova licitação e novos gastos. Além da ausência de estudos ou planejamento que justifiquem a instalação de mais 4.800 abrigos de novas paradas de ônibus e sua localização pela cidade.

Diante do exposto, entendemos como não justificada a presente contratação, em infringência ao art. 2º, I, do DM 44.279/03 e também ao art. 10 do RILC, o qual exige que a licitação seja precedida, na fase de preparação, de **substancial e suficiente planejamento** elaborado, com razoável antecedência, pela Área Requisitante (Conclusão 4.6).

Manifestação Prévia da Origem (fl. 17 da peça 36):

A SPTrans assim se manifestou:

Quando da contratação de concessionária para substituição dos módulos de abrigo antigos, boa parte inclusive de modelos sem banco, a SPObras, através de licitação onerosa em troca da exploração publicitária, definiu a contratação de 6.500 módulos de abrigo para substituição em um período de 05 anos e 1.000 módulos para locais desprovidos, porém, em um período de 12 anos com início após as substituições, sendo que na época havia na cidade aproximadamente 8.500 módulos instalados.

Os módulos de abrigo não substituídos estão com a vida útil ultrapassada, e/ou com as condições de segurança, e/ou função de abrigar comprometidos até pela falta de manutenção desde então.

Desta forma foi planejada aquisição de módulos de abrigo para as devidas substituições e para prover parte dos mais de 13.000 pontos desabrigados, priorizando os de controle de linhas, pontos iniciais e finais, os de maiores demandas, com falta de locais próximos com proteção para os usuários em caso de intempéries, dentre outros critérios, uma vez que tais equipamentos visam também o conforto, principalmente aos mais idosos, uma vez que serão providos de banco, inclusive com a possibilidade de

instalação de modelo adequado às calçadas mais estreitas do que é praticado atualmente.

Comentários da Auditoria:

A justificativa da SPTrans concentra-se na necessidade de substituição de abrigos que não teriam sido incluídos na concessão da SPObras à época e que estão com vida útil ultrapassada e na instalação de novos abrigos em pontos desabrigados.

O que se verificou foi que a SPTrans não fez o levantamento adequado de quais seriam os abrigos que não estavam inseridos na concessão, o que foi apontado na conclusão 4.16 (subitem 3.3.1 do relatório). Para aquela questão, em resposta, a SPTrans afirmou que tal incongruência (repetição de locais) ocorreu em razão do tempo decorrido para o levantamento dos pontos e a efetividade do lançamento da licitação, o que demonstra a fragilidade da fase interna do certame.

Assim, a SPTrans descumpre o mandamento de seu art. 10 do RILC, o qual exige que a licitação seja precedida, na fase de preparação, de substancial e suficiente planejamento elaborado, com razoável antecedência, pela Área Requisitante, de forma que **mantemos a Conclusão 4.6**, de que a presente licitação não está satisfatoriamente justificada.

3.6. Aprovação Prévia pela Assessoria Jurídica.

A Assessoria Jurídica da SPTrans manifestou-se às fls. 1009/1021 da peça 21, trazendo extensa argumentação para sustentar a competência da SPTrans para licitar o objeto; discorreu sobre o item 7.1.9.2 do edital acerca da possibilidade de divulgar valores unitários que estejam acima do orçamento estimativo, na fase de negociação, se necessário, mesmo diante de uma licitação sigilosa e por fim, de forma sintética, aprovou juridicamente a minuta de edital, do contrato e anexos.

Solicitou, também, algumas providências antes da publicação do edital para a consulta pública, como a recomendação de submissão do feito à SMT (o que foi

realizado às fls. 1029/1030 da peça 21) e à aprovação da Diretoria Executiva e ao Conselho de Administração da empresa, o que também foi cumprido.

Não verificamos irregularidades quanto ao ponto.

3.7. Regime de Execução e Critério de Julgamento

O regime de execução, empreitada por preços unitários, está estabelecido no preâmbulo do edital (fl. 01 da peça 22), que também estipula que o tipo de julgamento se dará segundo o critério de menor preço, na forma presencial, pelo modo de disputa fechado.

O critério de julgamento da licitação é o de menor preço global ofertado, de acordo com o item 9.1 do Edital (fl. 18 da peça 22).

O subitem 2.7 do Edital dispõe que o orçamento será **sigiloso**, nos termos do art. 34 da LF 13.303/16 e art. 18 do RILC.

O subitem 9.2.4 dispõe que serão desclassificadas as propostas que apresentem valor(es) unitário(s) e global acima do orçamento estimado para a contratação. Entretanto, prevê que, nesse caso, haverá negociação com as licitantes, por ordem de classificação, para que reduzam seus preços, de modo que o valor da contratação seja igual ou inferior ao valor estimado, conforme reproduzido a seguir (fl. 16 da peça 22):

7.1.9. Confirmada a efetividade do lance ou proposta que obteve a primeira colocação na etapa de julgamento, ou que passe a ocupar essa posição em decorrência da desclassificação de outra que tenha obtido colocação superior, a **SPTrans**, através da Comissão Permanente de Licitações, deverá negociar condições mais vantajosas com quem a apresentou.

7.1.9.1. A negociação deverá ser feita com os demais licitantes, segundo a ordem inicialmente estabelecida, quando o preço do primeiro colocado, mesmo após a negociação, permanecer acima do orçamento estimado.

7.1.9.2. O orçamento estimativo permanecerá sigiloso, nos termos do item 2.7 do Edital. Entretanto, exclusivamente na fase de

negociação, a Comissão Permanente de Licitações – CPL poderá, caso necessário, divulgar especificamente os valores dos itens unitários que estiverem acima do orçamento estimativo.

7.1.9.3. Se depois de adotada a providência referida no item anterior não for obtido valor igual ou inferior ao orçamento estimado para a contratação, será revogada a licitação.

A redação do subitem 9.2.4 não deixa claro se só será desclassificada a proposta que apresentar **valor global acima do estimado**, pois é possível que uma proposta contenha alguns valores unitários maiores que os do orçamento oficial, mas apresente valor global inferior ao estimado. No entanto, **toda proposta** que contenha valor global acima do de referência terá **ao menos um** preço unitário maior que seu correspondente no orçamento estimativo da licitação, tornando desnecessária a menção a preço(s) unitário(s).

Para tanto, bastaria que o subitem 9.2.4 do Edital dispusesse que serão desclassificadas as propostas que apresentem **valor global acima** do orçamento estimado para a contratação.

Se, no entanto, a intenção da Origem for a **desclassificação de propostas** que apresentem **qualquer preço unitário acima dos estimados**, condição preferencial para se evitar jogo de planilha, essa finalidade deverá ser exposta de forma mais explícita no Edital em comento.

Assim, reputamos necessário que a Origem descreva com mais clareza os critérios de desclassificação das propostas com preços superiores aos orçados pela Administração. (Conclusão **4.17**).

Manifestação Prévia da Origem (fl. 31 da peça 36):

A Gerência de Contratações Administrativas da SPTrans afirmou que:

Entendemos que deveremos desclassificar a proposta que contenha tanto preços unitários quanto global superiores ao orçamento estimativo para evitar jogo de planilha por parte dos licitantes.

[...]

Assim, para que fique mais claro, o item 9.2.4 terá a seguinte redação:

“Apresente(m) o(s) valor(es) unitário(s) e/ou global acima do orçamento estimado para a contratação.”

Comentários da Auditoria

A SPTrans confirma que sua intenção é desclassificar não apenas as licitantes que apresentem valor global acima do orçamento estimativo, como também as que ofertem qualquer preço unitário com valor superior ao de referência, com vistas a evitar o jogo de planilhas.

Consideramos que **a alteração proposta para o subitem 9.2.4 do Edital sanará o apontado na Conclusão 4.17, desde que efetivada na nova versão da licitação.**

3.8. Orçamento Estimativo

O valor adotado para o Orçamento Estimativo é de **R\$ 144.341.468,37** (fl. 1002 da peça 21), considerando os 36 meses do contrato.

Com a finalidade de avaliar, por amostragem, os preços unitários e os quantitativos do Orçamento de Referência da licitação, elaboramos o Quadro 1, a seguir, com os serviços mais significativos da Licitação nº 010/2020.

Quadro 1 – Serviços significativos da Licitação 010/2020 da SPTrans

CÓDIGO	FONTE	DISCRIMINAÇÃO	UNIDADE	QUANTIDADE	PREÇO		PERCENTUAL	
					UNITÁRIO	TOTAL	SERVIÇO	ACUMUL.
CPU-03	SPT	Parada de ônibus modelo SP 450 com bancos, lixeira e adesivos - com ferro galvanizado com pintura eletrostática	un	4.800,00	18.777,74	90.133.152,00	62,4%	62,4%
06.80.050	FDE	Estrutura em ferro trabalhado (caixilho)	kg	608.832,00	35,39	21.546.564,48	14,9%	77,4%
05-44-00	INFRA	Passeio de ladrilho hidráulico, inclusive preparo de caixa e base de concreto com 5 cm de espessura	m²	23.400,00	198,86	4.653.324,00	3,2%	80,6%
27.02.011	CPOS	Chapa em policarbonato compacta, cristal, espessura de 6 mm	m²	9.792,00	471,58	4.617.711,36	3,2%	83,8%
CPU-08	SPT	Administração local	gl	1,00	3.870.595,73	3.870.595,73	2,7%	86,5%
CPU-04	SPT	Fornecimento e assentamento do bloco pré-moldado de concreto armado da sapata de a brigo SP-450	un	9.600,00	341,43	3.277.728,00	2,3%	88,7%
10-17-00	INFRA	Hidrojateamento de alta pressão para limpeza de superfícies	m²	373.464,00	6,60	2.464.862,40	1,7%	90,5%
TOTAL DOS SERVIÇOS SIGNIFICATIVOS						130.563.937,97		
TOTAL GERAL						144.341.468,37		

Fonte: Planilha de Quantidades e Preços da Licitação 010/2020 da SPTrans (fls. 1001/1002 da peça 21)

3.8.1. Quantitativos

Os quantitativos estimados a serem realizados estão presentes no Anexo III – Planilha de Quantidades e Preços (fls. 101/102 da peça 22).

Entretanto, compulsando os autos do processo SEI nº 5010.2020/0005045-5, não foi encontrada Memória de Cálculo que fundamente os quantitativos apresentados pela planilha presente no Anexo III.

Mesmo itens que apresentam quantidades previstas no próprio objeto promovem dúvidas quando se avalia os projetos básicos (fls. 100/111 da peça 22).

O item 2.1.1 da Planilha de Quantidades e Preços prevê a implantação de 4.800 paradas de ônibus modelo SP450 com bancos, lixeira e adesivos, e o item 2.1.2 prevê o assentamento de 9.600 blocos pré-moldados de fundação. Quantidade esta condizente com o abrigo simples (2 blocos para cada abrigo simples), de acordo com o projeto padrão PP-000.99/AQ4/515.

Entretanto, os projetos apresentados também apresentam a opção de abrigos duplos. Um exemplo é o projeto PP-000.99/AQ4/514, que trata sobre a implantação de abrigo modelo SP450 em plataformas, e que apresenta modelo de implantação de abrigo duplo.

Deste modo, caso sejam implantados abrigos duplos ao longo da execução do contrato, o número de blocos pré-moldados deverá ser inferior aos 9.600 previstos.

Da mesma forma, com base apenas nos projetos e informações presentes no Termo de Referência, não é possível levantar os quantitativos dos demais itens da planilha orçamentária, em especial, aos serviços significativos.

Cabe um destaque para a equipe de Administração Local da obra, já que a equipe que será responsável pela instalação dos abrigos deve apresentar configuração diferente da equipe responsável pela manutenção.

Utilizando o item Engenheiro/Arquiteto Júnior como exemplo (considerando que deverá acompanhar a obra por todo o período do contrato), se adotarmos os dias úteis ao longo do período de 1 ano considerados pela SIURB (250,20 dias) e multiplicarmos por todo o período do contrato (36 meses ou 3 anos), e pela jornada de trabalho de 7,333h diárias (considerando 44h semanais – dados SIURB), chegamos à quantidade de 5.505,25h⁸.

A planilha orçamentária, por sua vez, prevê 7.680 horas. Nota-se, portanto, que não é possível avaliar quais as considerações e dados que se baseou a SPTrans para definição dos quantitativos.

Esta situação acresce risco desnecessário à licitação, já que não há segurança para os licitantes acerca dos quantitativos, o que pode interferir negativamente na formulação das suas propostas.

Neste sentido, a ausência de Memória de Cálculo que detalhe os quantitativos infringe o art. 34 da LF nº 13.303/16 e o inc. III, do art. 15 do RILC. (Conclusão 4.7).

Manifestação Prévia da Origem (fl. 14 da peça 36):

Anexa em sua defesa memória de cálculo (fls. 18/29 da peça 36) e afirma que os serviços serão remunerados por preço unitário, sendo pago apenas o executado.

Portanto, em caso de instalação de abrigos conjugados (duplos ou triplos), serão remuneradas apenas as bases de fundação efetivamente instaladas.

Comentários da Auditoria:

Diante das justificativas e da análise da memória de cálculo apresentadas, nota-se que a SPTrans estimou alguns quantitativos, em especial os itens referentes aos serviços de manutenção.

⁸ 250,25 dias/ano x 3 anos x 7,333h/dia = 5.505,25

Conforme alegado, trata-se de uma contratação sob regime de empreitada por preço unitário, onde a remuneração dos serviços dependerá da quantidade efetivamente realizada.

Entretanto, alguns dos itens presentes no Quadro 1 – Serviços Significativos permanecem com seus quantitativos injustificados. São eles:

Limpeza de Abrigo: Não está claro a que se referem as 31.122 intervenções de hidrojateamento previstas pela memória de cálculo, já que são 4.800 abrigos a serem instalados.

Administração Local: O prazo do contrato previsto pelo item 5 do Anexo II – Termo de Referência para o fornecimento, instalação e manutenção dos abrigos dos pontos de parada de ônibus é de 36 meses (fl. 95 da peça 22).

Entretanto, foi considerado pela memória de cálculo para fins de estimativa dos quantitativos o prazo de 48 meses (fls. 26/28 da peça 36). Mesmo que a remuneração seja por preço unitário, não há justificativas para que, antes mesmo da contratação ser realizada, a SPTrans já considere uma eventual prorrogação contratual de 12 meses. Se essa for a intenção, questiona-se o motivo que levou a adotar o prazo contratual inicial em 36 meses.

Esta mesma inconsistência ocorre nos itens “4.2. Veículos e Equipamentos” e “4.3. Canteiro de Obra” da Planilha de Quantidade e Preços (fls. 113/114 da peça 22).

Neste sentido, **alteramos a conclusão 4.7, passando a ter nova redação: a Memória de Cálculo apresentada não justifica todos os quantitativos, em infringência o art. 34 da LF nº 13.303/16 e o inc. III, do art. 15 do RILC.** (Conclusão 4.7).

3.8.2. Preços Unitários

O Orçamento de Referência foi elaborado com base nas seguintes tabelas:

- SIURB – Tabela na data base jul/19 (chamados de INFRA na planilha orçamentária);
- EDIF – Tabela na data base jul/19;
- CPOS – Tabela na data base nov/19;
- FDE – Tabela na data base jan/20.

Conferimos os custos unitários que constam do Quadro 1 com os das tabelas mencionadas e não detectamos incorreções.

Além das tabelas, foram elaboradas composições de preços unitários (CPUs) para alguns serviços que não constavam de nenhuma das tabelas consultadas.

No PALC nº 2020/0285 localizamos material de apoio ao orçamento que contém, entre outros, os Critério de Preço e Medição, as Composições de Preços Unitários e as Tabelas Oficiais e Pesquisa de Preços de Mercado.

O orçamento contém dez CPUs, das quais três constam do Quadro 1 e correspondem a 67,4% do orçamento estimado.

Passamos a avaliar esses preços.

- **CPU-03** – Parada de ônibus modelo SP 450 com bancos, lixeira e adesivos - com ferro galvanizado com pintura eletrostática, a um custo unitário de **R\$ 18.777,74/un.**

Este é o item mais significativo do orçamento (62,4% do valor total). É composto de estrutura metálica em ferro trabalhado, cobertura em policarbonato, pintura em esmalte sintético e fornecimento de adesivo, além de ajudante geral.

Com exceção do adesivo, obtido por cotação, os demais insumos são oriundos de tabelas oficiais. Para o adesivo foi adotado o valor da mediana (R\$ 40,00/m²), obtido a partir de cotação com cinco empresas. Não houve muita discrepância entre os preços (o menor foi de R\$ 39,40 e o maior de R\$ 48,00). Além disso, o

custo do adesivo representa apenas 0,03% do preço do serviço. Consideramos aceitável o preço unitário adotado.

- **CPU-04** – Fornecimento e assentamento do bloco pré-moldado de concreto armado da sapata de abrigo SP-450, a um custo unitário de **R\$ 341,43/un.**

O preço é composto por concreto usinado, armadura em aço CA-50, tubo de aço galvanizado, forma de chapas resinadas, mão de obra (armador, marceneiro e pedreiro) e caminhão com guindaste. Todos os insumos provêm de tabelas oficiais. Não temos restrições ao preço unitário adotado.

- **CPU-08** – Administração local, a um custo global de **R\$ 3.870.595,73.**

O preço inclui mão de obra especializada (engenheiro/arquiteto sênior e júnior, técnico de segurança do trabalho, auxiliar de laboratório, tecnólogo, desenhista cadista e projetista, laboratorista de solo, técnico nível médio) e auxiliares (ajudante geral, mensageiro, almoxarife e vigia).

Os custos são todos oriundos de tabelas oficiais, mas entendemos que a SPTrans deve justificar as horas trabalhadas previstas (conforme tratado pelo subitem **3.8.1** deste relatório), a fim de não onerar excessivamente o contrato. Como exemplo citamos o engenheiro/arquiteto júnior e o mensageiro (7.680h para os 36 meses do contrato), o ajudante geral e o almoxarife (15.360h).

Entendemos que há ainda a necessidade de a SPTrans divulgar para as licitantes as composições de preços unitários (mesmo que se omita os custos dos insumos). A ausência dessas composições no material disponibilizado aos licitantes implicará na falta de padronização das composições de preços desses dez serviços, e dificultará, também, a elaboração das propostas pelas interessadas em participar do certame (Conclusão 4.18).

Manifestação Prévia da Origem (fl. 33 da peça 36):

A Gerência de Preços e Custos da SPTrans informa apenas que “[...] encaminhamos as Composições de Preços Unitários, SEI nº 032266310.”

Comentários da Auditoria:

As dez CPUs utilizadas no orçamento estimativo foram encaminhadas (fls. 34/43), apenas com os insumos e respectivos coeficientes de utilização, ou seja, omitiu-se os custos unitários dos insumos, conforme sugerido na Conclusão **4.18**.

Entendemos que a Conclusão 4.18 poderá ser considerada superada, desde que as composições ora enviadas sejam juntadas como anexo ao Edital revisado.

3.9. Recursos Orçamentários

Os recursos orçamentários no valor de R\$ 144.341.468,37 (**orçamento sigiloso**), equivalente ao estimado para a contratação, constam da Requisição de Compras nº 25345 (fl. 1005 da peça 21).

Consta no Plano Plurianual – PPA, contemplada pela Ação 5086, a previsão de Intervenções no Mobiliário Urbano.

O subitem 2.7 do Edital dispõe que o orçamento será sigiloso, nos termos do art. 34 da LF 13.303/16 e art. 18 do RILC.

3.10. Publicidade

O Edital foi publicado no DOC de 28.07.20 (peça 06) e no site da SPTrans, conforme art. 74, II, do RILC. Foi designada a data de 19.08.20 para abertura do certame.

Verificamos que foi atendido o prazo de publicidade, de quinze dias úteis, conforme dispõe o art. 39, inciso II da LF nº 13.303/16.

3.11.Modalidade Licitatória

Para o presente certame, o procedimento de licitação será realizado pelo modo de disputa fechado, do tipo menor preço, na forma presencial, conforme previstos no art. 21, III, art. 91, I e art. 4º do RILC da SPTrans, respectivamente.

3.12.Data, Rubrica e Assinatura

O edital foi assinado pela Presidente da Comissão Permanente de Licitações, em 27.07.20, Sra. Maria Carolina Tiemy Naia M. da Silva (fls. 01/25 da peça 22). Tanto o edital quanto os anexos encontram-se rubricados atendendo ao disposto no art. 33, § 1º, inciso I do RILC.

3.13.Consórcio e Subcontratação

O Edital prevê, no subitem 6.1.1, a participação de até duas empresas reunidas em consórcio (fl. 13 da peça 22).

Conforme cláusula décima quarta da minuta de contrato, será admitida a subcontratação de serviços especializados, limitada em 25% (vinte e cinco por cento) do valor total do contrato, para os seguintes serviços: fornecimento de serviços civil de pontos de paradas; fornecimento e preparação de adesivos de informação ao público (fl. 49 da peça 22).

A redação dessa cláusula 14.1 da minuta de contrato não esclarece o que estaria enquadrado em “fornecimento de serviços civil de pontos de parada”, o que traz dificuldade de identificação pelo contratado do que pode ser objeto da subcontratação (Conclusão 4.20).

Tal explicação faz-se necessária também pelo fato de que os serviços a serem subcontratados deverão ser complementares ou acessórios, não podendo ser o objeto principal da licitação “entendido este como o conjunto de itens para os quais, como requisito de habilitação técnico operacional, foi exigida apresentação de atestados que comprovassem execução de serviço com características

semelhantes”, conforme descreveu o TCU no Acórdão n.º 3144/2011-Plenário, TC-015.058/2009-0, rel. Min. Aroldo Cedraz, 30.11.2011. De forma que a subcontratação de serviços cuja experiência técnica prévia foi exigida na qualificação técnica é indevida.

Esse entendimento consta, inclusive, no art. 55, §6º, I, do RILC o qual veda “a subcontratação das parcelas de maior relevância técnica, assim definidas no instrumento convocatório”. Não obstante esta redação esteja prevista apenas no Capítulo acerca das preferências às microempresas e empresas de pequeno porte, entendemos que este deva ser o entendimento a ser adotado para todas as licitações da SPTrans.

Manifestação Prévia da Origem (fl. 15 da peça 36):

Informou que a cláusula será alterada para a seguinte redação:

“Será admitida a subcontratação de serviços especializados, limitada em **25% (vinte e cinco por cento) do valor total do contrato**, em particular para os seguintes serviços:

Assentamento de pisos hidráulicos, tátil de alerta e direcional e fornecimento e instalação de adesivos de informação ao público, sem prejuízo das responsabilidades contratuais e legais da **CONTRATADA**. (grifo no original)

Comentários da Auditoria:

Tendo em vista a proposta de alteração e que os serviços que podem ser subcontratados não foram objeto de exigência de atestado para qualificação técnica, a Conclusão 4.20 pode ser considerada superada, desde que as providências informadas sejam efetivadas na nova versão do Edital.

3.14.Prazo e Prorrogação do Contrato

A cláusula terceira da minuta de contrato prevê que o prazo do contrato será de 36 meses, contados a partir da data da sua assinatura, podendo ser prorrogado nos termos do art. 195 e seguintes do RILC (fl. 28 da peça 22).

Não verificamos impropriedades quanto a este item.

3.15.Habilitação

3.15.1. Habilitação Jurídica

Quanto à Habilitação Jurídica, prevista no subitem 5.2 do Edital (fls. 07/08 da peça 22), não verificamos irregularidades.

3.15.2. Regularidade Fiscal e Trabalhista

Quanto à Regularidade Fiscal e Trabalhista, prevista no subitem 5.5 do Edital (fls. 11/13 da peça 22), não verificamos irregularidades.

3.15.3. Qualificação Econômico-Financeira

A qualificação econômico-financeira das licitantes está prevista no subitem 5.4 do Edital (fls. 10/11 da peça 22) e consiste na comprovação de possuir patrimônio líquido mínimo na data estabelecida para o recebimento das propostas correspondente a 10% (dez por cento) do valor da proposta, apresentação de balanço patrimonial do último exercício que comprove a boa situação financeira da empresa, que será avaliada por meio do Índice de Liquidez Geral (ILG), que deverá ser maior ou igual a 1,0, conforme fórmula prevista no subitem 5.4.3.

Considerando que não está previsto o parcelamento do objeto (assunto tratado no subitem **3.3**), considerando o elevado valor de Patrimônio Líquido a ser comprovado pela licitante, R\$ 14.434.146,84 (valor baseado no **orçamento sigiloso** estimado pela SPTrans) e considerando que os serviços serão realizados ao longo de 36 meses, entende-se que, diante do não parcelamento do objeto, exigir a comprovação de que a empresa detenha patrimônio líquido no valor de 10% do total da proposta prejudica a competitividade do certame (Conclusão **4.19**).

Cumprе mencionar que a exigência do licitante em comprovar Patrimônio Líquido no valor de 10% do valor da proposta foi alvo de Representação, pois esta

exigência prejudicaria a competitividade do certame. Item analisado pela auditoria por meio do eTCM nº 9740/2020.

Manifestação Prévia da Origem (fl. 32 da peça 36):

Alega que a exigência de comprovação de Patrimônio Líquido equivalente a 10% do valor da proposta é prevista pelos §3º e §4º do art. 43 do RILC, mas que irá reduzir o percentual a ser exigido para qualificação econômico-financeira para 5%.

Comentários da Auditoria:

A possibilidade de se exigir do licitante a comprovação de Patrimônio Líquido equivalente a até 10% (dez por cento) do valor estimado da contratação é prevista, de fato, tanto pelos §3º e §4º do art. 43 do RILC, quanto pelo §3º do art. 31 da LF nº 8.666/93. Da leitura dos artigos, nota-se que 10% corresponde ao valor máximo que pode ser exigido, podendo, portanto, ser inferior.

Neste sentido, a auditoria acompanha o entendimento do TCU, exposto por meio do Acórdão nº 1335/2010-Plenário, no sentido de que, para um contrato com duração prefixada em 36 meses, a exigência de comprovação de PL com valor mínimo de 10% do valor total a ser contratado, equivale a exigir que a empresa detenha um PL próximo a 30% do valor anual a ser executado.

Segundo o referido Acórdão, a elevada exigência desrespeita os princípios da razoabilidade e da isonomia.

No mais, tanto os recursos orçamentários, quanto o balanço das empresas possuem como referência o período de 1 ano. Deste modo, não é razoável exigir da licitante que ela possua um Patrimônio Líquido proporcional a uma disponibilidade financeira que equivale ao período de 3 anos.

Diante do exposto, apesar da proposta de redução para 5% do PL, **mantemos a Conclusão 4.19.**

3.15.4. Qualificação Técnica

O edital trata da Qualificação Técnica em seu subitem 5.3 (fls. 08/10 da peça 22). Dispõe que a licitante deverá apresentar atestados de capacidade técnica, em que se comprove ter ela executado serviços pertinentes e compatíveis com o objeto licitado.

O subitem 5.3.3 dispõe sobre os quantitativos mínimos que devem ser comprovados, conforme segue:

5.3.3.1. Fornecimento e instalação de mobiliário urbano tipo abrigo metálico dentro de um período ininterrupto de **24 (vinte e quatro) meses** nos seguintes quantitativos mínimos:

5.3.3.1.1. Implantação de equipamentos urbanos e/ou mobiliário urbano, fabricados em estruturas metálicas e instalados em áreas públicas, em quantidade não inferior a 250 (duzentas e cinquenta) unidades.

5.3.3.2. Manutenção dentro do período ininterrupto de **12 (doze) meses** nos seguintes quantitativos mínimos, realizados em vias urbanas de tráfego intenso:

5.3.3.2.1. Manutenção em equipamentos urbanos e/ou mobiliários urbanos, fabricados em estruturas metálicas e instalados em área pública, em quantidade não inferior a 250 (duzentas e cinquenta) unidades;

5.3.3.2.2. Serviços de manutenção e/ou recuperação total ou parcial de piso de ladrilho hidráulico e piso tátil em 3.000m² (três mil metros quadrados);

5.3.3.2.3. Execução de serviços de limpeza em pavimentos de vias públicas e equipamentos urbanos que contemplam serviços de hidrojateamento em 10.000m² (dez mil metros quadrados).

5.3.3.3. As Licitantes poderão apresentar atestados distintos do item citado, admitindo-se o **somatório** de atestados a fim de que comprovem os quantitativos compatíveis com o objeto licitado.

5.3.3.3.1. Os atestados deverão conter, explicitamente, todos os dados necessários à comprovação da realização pela licitante de serviços com características, prazos e quantidades pertinentes e compatíveis com o objeto desta licitação, contendo a descrição detalhada, além das datas de início e término dos serviços.

5.3.3.3.2. No caso da compatibilidade em prazos, o somatório de atestados deverá comprovar que os quantitativos, apesar de se referirem a contratos distintos, foram executados dentro de um mesmo período de 12 (doze) meses, demonstrando, assim, a capacidade técnico-operacional da **LICITANTE**.

5.3.3.4. Termo de **Visita Técnica** ou Declaração de Opção pela Não Realização de Visita Técnica aos locais de prestação dos Serviços, respectivamente conforme os modelos dos Anexos XVI e XVII deste Edital.

Para avaliar os quantitativos exigidos, elaboramos o Quadro 2, a seguir, em que agrupamos os itens da planilha em que constam os serviços a serem comprovados.

Quadro 2 – Itens a serem comprovados por atestados (Qualificação Técnico Operacional)

ITEM DO EDITAL	SERVIÇOS A SEREM COMPROVADOS POR ATESTADOS TÉCNICOS	UNIDADE	QUANTIDADE		PERCENTUAL
			CONTRATO	ATESTADO	A ATESTAR
5.3.3.1.1	Implantação de equipamentos urbanos e/ou mobiliário urbano, fabricados em estruturas metálicas e instalados em áreas públicas	un	4.800	250	5,2%
5.3.3.2.1	Manutenção em equipamentos urbanos e/ou mobiliários urbanos, fabricados em estruturas metálicas e instalados em área pública	kg	4.800	250	5,2%
5.3.3.2.2	Manutenção e/ou recuperação total ou parcial de piso de ladrilho hidráulico e piso tátil	m²	23.400	3.000	12,8%
5.3.3.2.3	Limpeza em pavimentos de vias públicas e equipamentos urbanos que contemplam serviços de hidrojetamento	m²	373.464	10.000	2,7%

Fonte: Planilha de preços e quantidades e qualificação técnica do Edital

Conforme se observa do quadro acima, para todos os serviços é exigida comprovação inferior a 15% da quantidade estimada a ser executada. Consideramos que os quantitativos exigidos são aceitáveis, ressalvando-se o apontado no subitem **3.8.1** deste relatório.

Com relação à relevância dos serviços, todos constam do Quadro 1, em que se encontram os sete serviços mais significativos do orçamento de referência. No entanto, os serviços de manutenção e/ou recuperação de piso de ladrilho hidráulico e limpeza de pavimentos por hidrojetamento não apresentam complexidade técnica para sua execução, não justificando a exigência de apresentação de atestados. Além disso, empresas que tenham executado 100 m² desses serviços não têm necessariamente menos capacidade do que outras que tenham executado 3.000 m² de ladrilhos ou 10.000 m² de hidrojetamento.

Assim, entendemos que a exigência de apresentação de atestados de capacidade técnica descritos nos subitens 5.3.3.2.2 e 5.3.3.2.3 não está justificada, e restringe o caráter competitivo do certame, ofendendo o disposto no inc. I do §1º do art. 3º da LF nº 8.666/93 (Conclusão 4.8).

Manifestação Prévia da Origem (fl. 14 da peça 36):

A Gerência de Infraestrutura da SPTrans discorda de nosso posicionamento, nos seguintes termos:

Entendemos ser necessária a exigência de instalação piso hidráulicos e táteis para comprovar a capacidade das empresas pois, apesar não apresentarem complexidade técnica, serão executados em vias com tráfego intenso e com necessário desvio e canalização de usuários, pois haverá risco de segurança e logística, e que requerem experiência e planejamento na execução [...] experiências anteriores mostraram que empresas não familiarizadas com esta situação têm se deparado com muitas dificuldades de planejar a logística para execução das obras, prejudicando sobremaneira o andamento e cumprimento de prazos.

[...]

No que diz respeito ao serviço de hidrojateamento (Necessário para retirada de propagandas irregulares dos abrigos - "lambe-lambe"), esclarecemos ser um serviço necessário com os devidos cuidados, com um planejamento e logística de execução, haja vista os locais serem variados, com a presença de usuários e tráfego intenso nas vias, além de tal exigência corresponder apenas à 2,6% do total a ser contratado.

Comentários da Auditoria:

A SPTrans concorda que os serviços de instalação e manutenção de pisos hidráulicos e táteis não apresentam complexidade técnica, mas entende necessária a apresentação de atestados de execução desses serviços por questões de segurança e planejamento da logística, motivo também alegado para a exigência de atestados de serviços de hidrojateamento.

Seguindo esse raciocínio a SPTrans acabaria por pedir atestados até mesmo de serviços de "demolição de concreto simples" (0,8% do valor orçado) e de

“remoção de pintura em estrutura metálica com lixamento” (0,4% do valor), serviços que também não apresentam complexidade técnica nem valor significativo mas que serão realizados nos mesmos locais, enfrentando os mesmos problemas de segurança e logística.

Mantemos os pontos contestados em nosso relatório preliminar.

A Representação impetrada contra o Edital da Licitação nº 010/2020, em análise no eTCM nº 9740/2020, contestou essas exigências e outras, em relação às quais foi mantida a procedência, no Relatório Conclusivo, referentes a:

- Especificidade do Serviço de Manutenção de Abrigos: itens 5.3.3.1 e 5.3.3.2 do edital

Em nossa análise, entendemos que outras empresas que já tenham fornecido equipamentos mais complexos e robustos em estrutura metálica, como coberturas e, até mesmo, a própria estrutura em estacionamentos de shoppings ou supermercados, estariam impedidas de participar, uma vez que não teriam atestados de capacidade técnica de instalação e manutenção de abrigos especificamente, mesmo sendo capazes de realizar mais do que o objeto desta licitação.

Assim, entendemos que exigir atestado de instalação e manutenção específico de abrigos restringe a competitividade, já que a qualificação técnica deve se ater a capacidade técnica de desenvolver o objeto, como por exemplo, em relação à estrutura metálica.

- Atestados de Serviços Executados em Locais com Tráfego Intenso

Em nossa análise ponderamos que será uma difícil tarefa avaliar os atestados de serviços de manutenção de abrigos sob esse prisma, uma vez que não há um critério estabelecido no Edital para classificar quais vias são consideradas de tráfego intenso.

Além disso, as vias de tráfego mais intenso num determinado município podem não ser assim consideradas numa metrópole como São Paulo. Por fim, uma empresa pode ter instalado um abrigo numa via que, há época da instalação, tinha tráfego bem mais intenso do que hoje, e vice-versa.

Dessa forma, **reescrevemos a Conclusão 4.8**, nos seguintes termos:

A exigência de apresentação de atestados de capacidade técnica descritos nos subitens 5.3.3.2.2 e 5.3.3.2.3 não está justificada, e restringe o caráter competitivo do certame. Da mesma forma, exigir atestado de instalação e manutenção específico de abrigos (subitens 5.3.3.1 e 5.3.3.2.1) restringe a competitividade, já que a qualificação técnica deve se ater a capacidade técnica de desenvolver o objeto, como por exemplo, em relação à estrutura metálica. Por fim, não há um critério estabelecido no Edital para classificar quais vias são consideradas de tráfego intenso (subitem 5.3.3.2). Tais exigências ofendem o disposto no inc. I do §1º do art. 3º da LF nº 8.666/93 e o art. 36 do RILC (Conclusão 4.8).

3.16. Medição, Condições de Pagamento, Reajuste e Fiscalização

O subitem 9.3 da minuta de contrato (fl. 510) estabelece prazo de cinco dias úteis para a SPTrans aceitar as medições enviadas pela contratada, período após o qual a contratada poderá emitir a Nota Fiscal/Fatura. O subitem 9.4 dispõe que os pagamentos serão efetuados no prazo de 30 dias após a data de apresentação e aceite pela SPTrans das Notas Fiscais/Faturas dos serviços.

Entendemos necessária, contudo, a fixação de prazo para o envio da medição para a SPTrans, nos termos dos incisos III e IV do art. 55 da LF 8.666/93, disposição necessária inclusive para que se cumpra também o prazo legal de pagamento, previsto no art. 40, inc. XIV, alínea “a)”, do mesmo diploma legal (Conclusão 4.9).

Manifestação Prévia da Origem (fl. 14 da peça 36):

A Gerência de Infraestrutura da SPTrans alega que:

Entendemos não ser necessária a fixação de prazo para que a empresa executora envie a medição à SPTrans. As obrigações da SPTrans já constam na Minuta do Contrato com os prazos em que a SPTrans tem para análise das medições apresentadas e o prazo para seu pagamento.

Comentários da Auditoria:

Reiteramos nossa opinião de que, além dos prazos para análise das medições pela SPTrans e de seus pagamentos, é necessário que seja estabelecido um prazo para que a contratada encaminhe as medições, findo o período mensal de cada medição.

Caso contrário, fica aberta a possibilidade de haver atrasos no pagamento de medições (com reflexos no cronograma físico-financeiro e no equilíbrio orçamentário) pelo motivo da não entrega destas após o período correspondente, por omissão da contratada ou conveniência da Administração, conforme observado em diversos acompanhamentos de execução contratual por esta Coordenadoria.

Desse modo, **mantemos a Conclusão 4.9.**

O subitem 7.5 da minuta de contrato (fls. 30/31 da peça 22) estabelece que o reajuste será aplicado a cada 12 meses, de acordo com a variação do IPC/FIPE, conforme Portaria SF nº 389/17.

Dentre as obrigações da contratante consta no subitem 10.5.2 da minuta do contrato (fl. 42 da peça 22): “Designar por escrito o gestor para acompanhar e fiscalizar a execução do presente contrato.”

O subitem 11.1 da minuta do contrato estipula que “A apresentação da Fiscalização será realizada por meio de documento redigido e assinado pela SPTrans, onde constarão, também, as determinações quanto aos trabalhos a serem executados.” (fl. 42 da peça 22).

Não verificamos impropriedades quanto a estes itens.

3.17. Penalidades

As penalidades referentes ao procedimento licitatório estão previstas no Capítulo XII do Edital (fls. 21/22 da peça 22).

Vejamos os subitens 12.4 e 12.5:

12.4. A aplicação de multa deverá ocorrer por meio de processo administrativo em conformidade com norma específica da SPTrans, no qual serão garantidos o contraditório e a ampla defesa.

12.5. O não pagamento da multa aplicada em decorrência do processo administrativo aludido no item anterior importará na tomada de medidas judiciais cabíveis e na aplicação da sanção de suspensão do direito de participar de licitação e impedimento de contratar com a SPTrans, por até 02 (dois) anos. (grifo nosso)

Não obstante a redação desse item 12.5 também esteja presente no art. 244, §2º do RILC, verificamos que ele pode ser excessivo, uma vez que incide a penalidade de suspensão do direito de participar de licitação e impedimento de contratar com a SPTrans por até dois anos (extremamente gravosas, por sinal) em cima de uma primeira penalidade já aplicada, no caso uma multa, independentemente do valor, inclusive.

Se a penalidade de multa já foi aplicada ao licitante, não há que se falar em incidir outras penalidades pelo não pagamento da multa, sob pena de *bis in idem*⁹. Nesse caso, caberia apenas a adoção de medidas judiciais de cobrança da multa, ou a inserção no cadastro de devedores ou na dívida ativa, enfim, medidas que não são consideradas penalidades, uma vez que inexiste no ordenamento jurídico a possibilidade de aplicação de penalidade sobre o descumprimento de uma outra penalidade inicial, como deseja a SPTrans, razão pela qual o item 12.5 do edital deve ser excluído (Conclusão 4.10).

⁹ É vedada a punição de alguém duas vezes pelo mesmo fato e pelo mesmo fundamento jurídico.

Consignamos que mantemos o entendimento de que os itens 12.3.2, 12.3.3 e 12.3.4 do edital, acerca da multa para i) interposição de recursos meramente procrastinatórios, ii) não regularização de documentação de habilitação e iii) descumprimento dos requisitos de habilitação é excessiva ou não encontra amparo legal.

Contudo, tendo em vista que em outro acompanhamento de edital sob análise nesta Corte (TC nº 9135/2018¹⁰), a diminuição da previsão da multa de 5% do valor da proposta para 1% foi suficiente para dar continuidade à licitação, e neste edital já se encontra no patamar de 1%, deixamos de apontar tal irregularidade, com a ressalva, no entanto, do entendimento da auditoria neste sentido.

Já as penalidades contratuais estão previstas na cláusula décima terceira da minuta de contrato.

Verifica-se que há uma contradição entre o disposto no item 13.2.4 que admite que as multas por dia de atraso possam chegar ao limite de 20% sobre o valor do contrato e o item 13.8.1 o qual aduz que a aplicação de multas que atinjam 10% do valor do contrato constitui motivo para rescisão. Como pode permitir que as multas cheguem a 20% do valor do contrato, se quando elas chegassem a 10% já constituiria motivo para rescisão do instrumento contratual?

Desse modo, deve a SPTrans compatibilizar os percentuais de multa estabelecidos nos itens 13.2.4 e 13.8.1 da minuta de contrato, pois estão em aparente contradição (Conclusão 4.11).

O item 13.8 da minuta de contrato dispõe acerca dos motivos para a rescisão do contrato. Dentre estes, o item 13.8.9 elenca como uma dessas hipóteses “razões de interesse da SPTrans, de alta relevância e amplo conhecimento, justificadas e exaradas no processo administrativo”.

¹⁰ Para contratação de prestação de serviços de manutenção do pavimento viário de interesse do SMTTC.

Entendemos que esta redação é muito abrangente, de modo que a SPTrans deve expor quais poderiam ser essas 'razões de alta relevância', presentes no item 13.8.9 da minuta de contrato, que pudessem justificar a rescisão contratual, uma vez que é uma medida extrema que deve ser bem delimitada no contrato para amplo conhecimento da contratada (Conclusão **4.12**).

Manifestação Prévia da Origem (fls. 07/09 da peça 36):

Quanto à impossibilidade de aplicação de penalidade sobre o descumprimento de uma outra penalidade inicial (Conclusão **4.10**), a SPTrans aduz que a LF nº 13.303/16 permitiu que as sociedades de economia mista editem seus regulamentos internos, disciplinando as penalidades e sanções. Discorre sobre a diferença de multa moratória e multa compensatória, que não podem ser aplicadas em vista dos mesmos fatos, e sobre a possibilidade de aplicação cumulativa de advertência e suspensão do direito de licitar com a multa, sem caracterizar bis in idem.

E acrescenta:

Enquanto as multas penalizam o contrato pelo atraso ou pela inexecução das obrigações contratuais, a suspensão temporária de participação em licitação e o impedimento de contratar funda-se no não pagamento da multa (art. 244, § 2º do RILC), constituindo-se de sanções administrativas mais gravosas e que têm por finalidade de transitoriamente retirar do contratado a possibilidade de vir a contratar com a SPTrans.

O não pagamento de multa reforça para a Administração a constatação de que o contratado, além de não adimplir com as obrigações relativas à execução do objeto contratado, seja atrasando-as ou seja deixando-as absolutamente de cumprir, **não age com fieldade também quando é demandado a cumprir com a multa regularmente imposta**. Portanto, é pertinente que a SPTrans se resguarde e impeça que o apenado com a suspensão volte, ainda que temporariamente, a contratar com esta estatal. (grifo no original)

Comentários da Auditoria:

A LF nº 13.303/16 ao permitir a edição de regulamentos próprios às sociedades de economia mista em seu art. 40, deixou clara a necessidade de que fossem “compatíveis com o disposto nesta Lei, especialmente quanto a: [...] VIII – aplicação de penalidades”.

Ocorre que não identificamos nenhum regramento jurídico que fundamente essa penalidade criada pelo RILC da SPTrans. Até o art. 83, §2º da LF nº 13.303/16, ao dispor que a aplicação cumulativa de advertência e suspensão de contratar com a multa não caracteriza bis in idem, deixa claro que a aplicação é CUMULATIVA e NÃO SUCESSIVA em razão do não pagamento da multa.

Uma situação é, em razão da gravidade da conduta do agente ser-lhe aplicado multa e suspensão de contratar, outra coisa é aplicar somente multa e em razão do não pagamento desta, aplicar nova pena de suspensão do direito de licitar, quando a situação de não pagamento da multa gera apenas as medidas judiciais para coerção do pagamento e a inserção do devedor em cadastros de inadimplentes ou dívida ativa, de forma que **mantemos a Conclusão 4.10**.

Manifestação Prévia da Origem (fl. 14 da peça 36):

Quanto à compatibilização dos percentuais de multa estabelecidos nos itens 13.2.4 e 13.8.1 da minuta de contrato (Conclusão **4.11**), a SPTrans afirmou que ambos serão de 20% do valor do contrato.

Comentários da Auditoria:

Tendo em vista que os percentuais serão compatibilizados, a Conclusão 4.11 pode ser considerada superada, desde que as providências informadas sejam efetivadas na nova versão do Edital.

Manifestação Prévia da Origem (fl. 09/11 da peça 36):

Quanto às “razões de alta relevância” que justifiquem a rescisão contratual (Conclusão **4.12**), a SPTrans sustenta a flexibilidade derivada da LF nº 13.303/16 e que a despeito de a rescisão unilateral por razões de interesse público não ter constado expressamente do texto da Lei, entende-se ser juridicamente possível a sua aplicabilidade, por meio de uma interpretação sistemática do ordenamento jurídico a que a SPTrans está jungido, sendo impossível delimitar em *numerus clausus* todas as hipóteses que traduzem as razões de interesse da SPTrans, de alta relevância e amplo conhecimento.

Comentários da Auditoria:

De fato, não obstante a LF nº 13.303/16 não tenha repetido a redação do art. 78, XII, da LF nº 8.666/93 de que constitui motivo para rescisão do contrato “razões de interesse público, de alta relevância e amplo conhecimento, justificadas e determinadas pela máxima autoridade da esfera administrativa a que está subordinado o contratante e exaradas no processo administrativo”, na essência, é semelhante ao disposto no item 13.8.9 da minuta de contrato.

Diante do exposto, **consideramos superada a Conclusão 4.12.**

3.18. Garantia

A garantia de execução contratual encontra-se prevista na Cláusula Décima Segunda da Minuta de Contrato (fls. 43/44 da peça 22). Na subcláusula 12.2 está previsto que a garantia será de 5% do valor do contrato, nos termos do art. 70, §2º da LF nº 13.303/16 e do art. 191, §2º, do RILC.

Contudo, anotamos que em decorrência do prazo contratual de 36 meses, a garantia exigida pode se tornar excessiva, pois calculada sobre o valor referente à prestação de serviços para os 36 meses e não para o período de um ano.

Esta situação pode gerar um encargo elevado para o particular, acarretando efeito restritivo à competição, além de elevar o valor das ofertas, uma vez que o os custos com a garantia serão incorporados à formação dos preços e o valor estimado da contratação afigura-se de grande monta.

Entendemos, desta forma, que a garantia fixada pode ser considerada excessiva, em infringência ao art. 70, §2º da LF 13.303/16 (Conclusão 4.13).

A subcláusula 12.4 aduz que “a garantia prestada por meio de seguro-garantia ou carta fiança deverá ter prazo de vigência superior em 180 (cento e oitenta) dias à vigência do contrato”. (grifo nosso)

Não obstante a LF nº 13.303/16 seja silente quanto ao prazo de vigência da garantia após a vigência do contrato, a praxe utiliza o prazo de cerca de 90 (noventa) dias como razoável, uma vez que era o prazo estabelecido no âmbito das contratações para a Administração Pública federal direta, autárquica e fundacional (art. 19, XIX, da IN nº 002/2008 da Secretaria de Gestão do Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão, mas que foi revogada pela IN 05/2017, a qual foi silente sobre o assunto), assim como porque o prazo para a entrega definitiva do objeto do contrato é de no máximo 90 (noventa) dias (item 18.1.2).

Desse modo, a SPTrans deve adequar o prazo do item 12.4 da minuta de contrato para um outro prazo mais razoável, quanto à vigência da garantia após a vigência do contrato (Conclusão 4.14).

Manifestação Prévia da Origem (fl. 15 da peça 36):

Quanto ao percentual da garantia (Conclusão 4.13), a SPTrans entende que em razão do valor do contrato e do grande prejuízo para o erário em caso do não cumprimento das obrigações contratuais, que resultará em perdas significativas para os usuários do transporte, considera que 5% do valor do contrato é o mínimo para garantia.

Comentários da Auditoria:

Entendemos satisfatória a explicação da SPTrans, de modo que **consideramos superada a Conclusão 4.13.**

Manifestação Prévia da Origem (fls. 30/31 da peça 36):

Quanto ao prazo do item 12.4 da minuta de contrato sobre a vigência da garantia após a vigência do contrato (Conclusão **4.14**), a SPTrans justifica que o período de 180 dias abrange os prazos para o recebimento provisório e definitivo do objeto, depois de executado o contrato. Além de considerar que pode haver necessidade de reparo de alguma parte do objeto do contrato que se constate vícios, defeitos ou incorreções, de forma que apenas 90 dias pode se tornar insuficiente para tanto.

Ressaltou que a finalidade da garantia é assegurar a execução integral do contrato e que esta pode ser devolvida antes do término do seu prazo de vigência, caso ocorra o encerramento do contrato antes dos 180 dias, conforme item 12.9 da minuta de contrato.

Comentários da Auditoria:

Diante das explicações da SPTrans, entendemos **superada a Conclusão 4.14.**

3.19. Outras Irregularidades

O subitem 4.1.2 do edital (fl. 06 da peça 22), em conformidade com o art. 35, X, do RILC, aduz que a proposta deverá ter validade mínima de 60 (sessenta) dias contados da data de sua apresentação.

Ocorre que a LF nº 13.303/16 é silente quanto ao prazo de validade da proposta.

Diante desse contexto, poder-se-ia utilizar, subsidiariamente, a redação prevista no artigo 64, § 3º na LF nº 8.666/93 que dispõe que decorridos 60 (sessenta) dias da data da entrega das propostas, sem convocação para a

contratação, ficam os licitantes liberados dos compromissos assumidos, tendo em vista ser um direito subjetivo do licitante, conforme entendeu o TCU no TC-017.902/2009-3, Ata nº 11/2013 – 2ª Câmara:

17. Dessa forma, sendo direito subjetivo dos licitantes, a liberação dos compromissos assumidos em virtude de dispositivo legal, a previsão em edital de licitações não poderia ser utilizada como fundamento para lhe restringir esse direito [...];

VOTO [...]

6. Nada obstante reconhecer que a lei foi promulgada em período de inflação não controlada, o que justificaria a delimitação desse prazo, não se pode ignorar a clareza do texto da lei, que não admite interpretações extensivas [...]. Esse tema, aliás, já foi enfrentado pelo Tribunal, quando da prolação do Acórdão 2.167/2008-Plenário, como destacado na instrução.

7. De outra parte, no caso do pregão, tal situação já não se apresenta nesses moldes, porquanto a Lei nº 10.520/2002, que rege essa modalidade de licitação, prevê a possibilidade de fixação de outro prazo que não o de 60 dias (art. 6º).

Além de ser um direito subjetivo, corre-se o risco de que haja uma disputa desigual entre os licitantes, uma vez que cada um ofertará seu preço conforme, inclusive, o tempo de validade de sua proposta, e, uma vez este prazo sendo diverso para cada proponente, seus preços certamente também serão diversos, tornando a disputa injusta.

Diante do exposto, deve a SPTrans adequar o subitem 4.1.2 do edital quanto a determinar um prazo fixo para a validade das propostas dos licitantes, ainda que diverso de 60 dias (Conclusão 4.15).

Manifestação Prévia da Origem (fl. 31 da peça 36):

A SPTrans sustenta que o edital estabelece prazo mínimo igualitário de validade das propostas para os licitantes, possibilitando que estabeleçam prazo superior, o que desburocratizaria o procedimento em razão da desnecessidade de realização de consulta para prorrogação e discorda que nesta condição haveria risco de disputa desigual.

Contudo, a nova da redação do item será “A proposta deverá ter validade de 60 (sessenta) dias contados da data de sua apresentação”.

Comentários da Auditoria:

Tendo em vista a proposta de alteração do item pela SPTrans, a Conclusão 4.15 pode ser considerada superada, desde que as providências informadas sejam efetivadas na nova versão do Edital.

3.20. Responsáveis

NOME	CARGO
Levi dos Santos Oliveira	Presidente da SPTrans
Luciana Durand Garda	Chefe de Gabinete
Edilson da Cruz Costa	Superintendente de Infraestrutura (área requisitante)
Rogério Bichoff	Gerente de Infraestrutura (área requisitante)
Anderson Cleyton N. Maia	Diretor de Administração e de Infraestrutura (área requisitante)
Maria Carolina Tiemy N. M. da Silva	Presidente da Comissão Permanente de Licitações

4. CONCLUSÃO

Ressaltamos que se trata de procedimento licitatório com base na LF nº 13.303/16 e no Regulamento Interno de Licitações e Contratos da SPTrans (RILC), processada pelo modo de disputa fechado, com **orçamento sigiloso**.

Em vista das análises realizadas, consideramos que o Edital de Licitação nº 010/2020 da SPTrans **não reúne condições de prosseguimento**.

Após análise da Manifestação Prévia da Origem (peças 35 e 36), foram consideradas superadas as seguintes Conclusões do Relatório Preliminar: **4.12, 4.13 e 4.14**. Já a superação das Conclusões **4.2, 4.11, 4.15, 4.17, 4.18 e 4.20** fica condicionada à efetivação das alterações na nova versão do Edital.

As demais conclusões foram reiteradas, cumprindo consignar que a redação das conclusões **4.1**, **4.7** e **4.8** foi reformulada (abaixo consta a nova redação – NR destes apontamentos).

Preliminar:

4.1. No âmbito da competência concorrente para a instalação e manutenção do mobiliário urbano (abrigos e totens), caberia à SPTrans somente o planejamento, concepção e gestão do sistema de mobilidade urbana enquanto que à SPObras a execução desse planejamento quanto ao mobiliário urbano (abrigos e totens). (subitem **3.1.1** do relatório). **NR**

Irregularidades:

4.3. A duplicidade de contratação para o mesmo objeto fere os princípios constitucionais da eficiência e, o seu corolário implícito, da economicidade, em ofensa ao art. 37 da Constituição Federal de 1988 (subitem 3.3 do relatório).

4.4. Entende-se que há descumprimento do inc. III do art. 32 da LF 13.303/16, visto o não parcelamento do objeto do Edital nº 001/2020. (subitem **3.3** do relatório).

4.5. O projeto básico presente no Edital nº 010/2020 não contempla todos os serviços previstos pelo Termo de Referência e pela Planilha Orçamentária, em infringência ao art. 43, §1º da LF nº 13.303/16. (subitem **3.3.2** do relatório).

4.6. Entendemos como não justificada a presente contratação, em infringência, inclusive, ao art. 10 do RILC, o qual exige que a licitação seja precedida, na fase de preparação, de substancial e suficiente planejamento elaborado, com razoável antecedência, pela Área Requisitante (subitem **3.5** do relatório).

4.7. A Memória de Cálculo apresentada não justifica todos os quantitativos, em infringência ao art. 34 da LF nº 13.303/16 e ao inc. III, do art. 15 do RILC (subitem **3.8.1** do relatório). **NR**

4.8. A exigência de apresentação de atestados de capacidade técnica descritos nos subitens 5.3.3.2.2 e 5.3.3.2.3 não está justificada, e restringe o caráter competitivo do certame. Da mesma forma, exigir atestado de instalação e manutenção específico de abrigos (subitens 5.3.3.1 e 5.3.3.2.1) restringe a competitividade, já que a qualificação técnica deve se ater a capacidade técnica de desenvolver o objeto, como por exemplo, em relação à estrutura metálica. Por fim, não há um critério estabelecido no Edital para classificar quais vias são consideradas de tráfego intenso (subitem 5.3.3.2). Tais exigências ofendem o disposto no inc. I do §1º do art. 3º da LF nº 8.666/93 e o art. 36 do RILC (subitem **3.15.4** do relatório). **NR**

4.9. Não há prazo para o envio da medição para a SMT, nos termos previstos nos incisos III e IV do art. 55 da LF 8.666/93, disposição necessária inclusive para que se cumpra também o prazo legal de pagamento, previsto no art. 40, inc. XIV, alínea “a)”, do mesmo diploma legal (item **3.16** do relatório);

4.10. Inexiste no ordenamento jurídico a possibilidade de aplicação de penalidade sobre o descumprimento de uma outra penalidade inicial, como deseja a SPTrans, razão pela qual o item 12.5 do edital deve ser excluído (subitem **3.17** do relatório).

Impropriedades:

4.16. A SPTrans deve justificar a razão da coincidência das localizações de abrigos da Licitação com endereços constantes da Concessão da SPObras e, eventualmente, revisar a definição dos locais de todo o Anexo XX do Edital (subitem **3.3.1** do relatório).

4.19. Diante do não parcelamento do objeto, exigir a comprovação de que a empresa detenha patrimônio líquido no valor de 10% do total da proposta prejudica a competitividade do certame (subitem **3.15.3** do relatório).

Em 15.09.2020

DANIELA PONTES SANTIAGO
Agente de Fiscalização

RODRIGO MACHADO SILVA
Agente de Fiscalização

eTCM 52582020ED26MT003-20