

EXAME PRÉVIO DE EDITAL
RELATOR CONSELHEIRO SIDNEY ESTANISLAU BERALDO
TRIBUNAL PLENO – SESSÃO DE 26-08-2020 – ESTADUAL
JULGAMENTO

=====
Processo: TC-012599.989.20-9
Representante: Sindicato Nacional das Empresas de Arquitetura e Engenharia Consultiva
Representada: Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô
Assunto: Exame prévio do edital da Licitação nº 10015085, do tipo menor preço, que tem por objeto a *“prestação de serviços técnicos especializados de arquitetura e engenharia para elaboração do projeto básico da linha 19-celeste, entre as estações Bosque Maia e Anhangabaú”*.
Responsável: Silvani Alves Pereira (Presidente)
Subscritor do edital: Luis Alberto Ferreira Diaz (Gerente de Contratações e Compras)
Advogados cadastrados no e-TCESP: Julio de Souza Comparini (OAB/SP nº 297.284), Gabriel Costa Pinheiro Chagas (OAB/SP nº 305.149), Eduardo Leandro de Queiroz e Souza (OAB/SP nº 109.013), Márcia Betania Lizarelli Lourenço (OAB/SP nº 123.387), Marcelo Hiroyuki Sato (OAB/SP nº 211.348), Cynthia Noce (OAB/SP nº 227.765), Marcelo Karam Delbim (OAB/SP nº 257.461), Tadeu Alves Teles (OAB/SP nº 302.322) e Juliana Tsizuru Miashiro (OAB/SP nº 305.045).
=====

EMENTA: EXAME PRÉVIO DE EDITAL. PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS TÉCNICOS ESPECIALIZADOS DE ARQUITETURA E ENGENHARIA PARA ELABORAÇÃO DO PROJETO BÁSICO DA LINHA 19-CELESTE, ENTRE AS ESTAÇÕES BOSQUE MAIA E ANHANGABAÚ. SERVIÇOS DE NATUREZA EMINENTEMENTE INTELLECTUAL. APLICAÇÃO SUBSIDIÁRIA DA LEI FEDERAL 8.666/93 AO ESTADUTO DAS EMPRESAS ESTATAIS. INDEVIDA ADOÇÃO DO MENOR PREÇO. PROCEDÊNCIA PARCIAL. ANULAÇÃO.

Mostra-se inadequada a adoção do menor preço para serviços de natureza eminentemente intelectual, ainda que sob a égide da Lei

federal nº 13.303/2016, aplicando-se subsidiariamente, para definição de tal conceito, a norma geral da Lei federal nº 8.666/93.

1 - RELATÓRIO

1.1 Trata-se do **exame prévio de edital** da Licitação nº 10015085, do tipo menor preço, elaborado pela **COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO – METRÔ**, cujo objeto é a *“prestação de serviços técnicos especializados de arquitetura e engenharia para elaboração do projeto básico da linha 19-celeste, entre as estações Bosque Maia e Anhangabaú”*.

1.2 Insurgiu-se o **Representante**, primeiramente, contra a adoção do critério de julgamento menor preço, por não se adequar às normas que regem a matéria, eis que os serviços licitados são de natureza predominantemente intelectual.

Sustentou que *“a finalidade da licitação não é a de selecionar a proposta mais vantajosa apenas do ponto de vista econômico, mas também aquela que atenda o interesse público da maneira mais eficiente e produtiva: de nada adianta obter um preço em tese vantajoso e se contratar um serviço completamente ineficiente e prestado com falhas”*.

Assim, asseverou que *“a obtenção de eficiência com economicidade é algo que só pode ser atingido com a eleição da técnica e do preço como critérios de julgamento, não havendo como se obter a proposta mais vantajosa sem se considerar que o objeto da contratação intentada exige o emprego de criteriosas técnicas de arquitetura e engenharia, isto é, de algo que só pode ser apurado com a valorização da qualificação técnica”*.

A seguir, queixou-se da amplitude do objeto, afirmando que deveria ser ele parcelado em lotes por trechos, medida que até então vinha sendo adotada pela Companhia, de maneira a atender aos comandos do artigo 23, § 1º, da Lei federal nº 8.666/93 e artigo 32, inciso III, da Lei federal nº 13.303/16.

1.3 Considerando haver lapso suficiente até a data da sessão pública de recebimento das propostas, a **Companhia** foi notificada para apresentar as razões de defesa que entendesse pertinentes, após o que se decidiria sobre a concessão ou não da liminar pleiteada.

1.4 Em suas justificativas, argumentou a **Companhia** que o critério de julgamento estabelecido teria amparo jurídico na Lei federal nº 13.303/2016, não se lhe aplicando a norma geral da Lei federal nº 8.666/93. Afirmou que o novel Estatuto das Empresas Estatais seria mais objetivo ao inserir os critérios de julgamento no campo discricionário da Administração Pública, bem assim que a opção pelo menor preço teria se baseado *“em análise dos serviços a serem contratados, seu nível de padronização e regramento (normas, especificações técnicas e manuais)”*.

Alegou que *“a leitura correta do disposto no artigo 46 da Lei de Licitações é no sentido de que, dentre os variados critérios de julgamento, o de “melhor técnica” e de “técnica e preço” são de utilização possível apenas em licitações nas quais o objeto é predominantemente intelectual. E não, como alegado pela representante, que esses critérios seriam obrigatórios nesses casos”*.

Expôs que o objeto do certame estaria centrado na consultoria para elaboração de projetos básicos, *“não envolvendo serviços adicionais de gerenciamento técnico pós-projeto que viesse a torná-lo ‘predominantemente’ técnico. Tanto é assim que, conforme se verifica dos itens 7.2.3.5.2 e 7.2.3.5.2.1, a experiência técnica exigida das licitantes se concentra em atividades correlatas à ‘elaboração’ de projeto”*.

Aduziu não ter se descuidado quanto aos mecanismos de controle da qualidade e da segurança da futura execução do objeto contratual, na medida em que *“a seleção das proponentes inclui a escolha da proposta com o menor valor e que atenda a todos os requisitos de habilitação, incluindo aqui a Capacitação Técnica - ressaltando que a proponente selecionada deverá, como condição de assinatura do contrato, apresentar equipe técnica que*

atenda aos requisitos mínimos exigidos em edital, requisitos estes entendidos como suficientes para execução dos serviços com a qualidade necessária”.

No que tange à composição do objeto, arrazou que *“as ponderações administrativas de ordem técnica e econômica revelaram a inviabilidade da segregação do objeto e, conseqüentemente, a maior vantajosidade da contratação nos moldes do edital vigente”.*

Esclareceu, ainda, que os projetos licitados deverão ser desenvolvidos mediante processo de Modelagem da Informação da Construção - BIM, mesmo nas disciplinas que não são desenvolvidas em 3D e que se beneficiam das aplicações que este processo permite, sendo sua adoção justificada tecnicamente por suas funcionalidades, em particular no que diz respeito à redução de riscos de falhas de desenvolvimento e atrasos na execução da obra por erros de quantitativos/especificações nos orçamentos e/ou no planejamento e logística.

Nesse sentido, apontou que *“o desenvolvimento integrado no processo BIM, com a compatibilização das diversas disciplinas supra mencionadas, é incompatível com o parcelamento do objeto, notadamente porque o mesmo envolve a integração entre disciplinas de obra civil (arquitetura e engenharia civil) e disciplinas de sistemas”.*

Além disso, alegou que esta condição *“resta ainda mais evidente nas disciplinas que envolvem os chamados sistemas indivisíveis, ou seja, sistemas com concepção única para toda a linha, como é o caso dos sistemas de alimentação elétrica, sinalização e controle, controle centralizado, comunicações móveis de voz e dados, portas de plataforma e transmissão de dados. Inclui-se, neste rol, o projeto civil dos túneis de via e o projeto de via permanente, cuja concepção também deverá ser única para a toda a linha e compatível com os projetos de sistemas mencionados, com os projetos civis da VSE’s e projetos civis das Estações”.*

Em suma, defendeu a interdependência técnica entre os projetos, destacando que a formatação *“do projeto básico (...) em um lote único na metodologia BIM propiciará o desenvolvimento de um projeto integrado e compatível nas suas diversas disciplinas, resultando, durante a implantação do*

empreendimento, em uma mitigação de riscos associados a falhas de desenvolvimento e incompatibilidade entre os projetos de diferentes disciplinas”.

1.5 Remanescendo indícios de restrição indevida à competitividade, a suspensão do certame foi decretada por este Plenário.

1.6 Notificada, a **Companhia**, inicialmente, reiterou os termos de sua manifestação anterior.

Afirmou que “a partir da promulgação da Lei federal n. 13.303/2016, os procedimentos licitatórios das empresas públicas, das sociedades de economia mista e suas subsidiárias passaram a ser regidos por aquele regime jurídico em detrimento do previsto na Lei federal n. 8.666/1993”.

Assim, sublinhou que a norma ora incidente, em seu artigo 54, não deixaria dúvidas acerca da discricionariedade e da adequação na utilização dos critérios de julgamento.

Destacou que “o critério de menor preço é de adoção indiscriminada para qualquer espécie de aquisição, bem como não se mostra desassociada da tutela da segurança administrativa, porquanto é acompanhada da indicação de parâmetros técnicos mínimos”.

Disse, ainda, que, *“ao preceituar a necessidade de pontuação ‘na avaliação técnica as vantagens e os benefícios que eventualmente forem oferecidos para cada produto ou solução’, o artigo 42, §1º, III, da lei federal 13.303/2016, em verdade, parece se referir ao critério de julgamento resultante da combinação entre técnica e preço”.*

Repisando argumentos expendidos anteriormente, salientou que nada obstaría, uma vez tutelado o interesse público por mecanismos alternativos, a adoção do menor preço *“em detrimento de outros critérios com técnica”.* Assim, aduziu que *“o regramento editalício vigente contempla padrões de desempenho e qualidade devidamente especificados no bojo do edital e nos documentos técnicos que o compõem, viabilizando a utilização do tipo de certame adotado”.*

Em suma, alegou que *“todos os serviços a serem executados são pautados pelos dados funcionais da Linha 19, pelas diretrizes e programa de arquitetura, engenharia civil e sistemas, pelo projeto preliminar de traçado de via permanente da Linha 19 – Celeste e outros documentos previstos no item 4.2 do RT 19.00.00.00/1A0-001 rev. B”*.

Explicou que *“as Diretrizes, o uso do BIM e a Forma de Pagamento foram escolhidos para essa contratação em função das necessidades do Metrô e da natureza dos serviços necessários à consecução do objeto desta contratação, sobretudo pelo fato de diferentes disciplinas de projeto terem necessidade de desenvolvimento integrado. Os ganhos intrínsecos ao uso do BIM, um cronograma (traduzido nas datas marco prescritas na minuta do Contrato (Anexo 9 do Edital), incluindo aqui o desembolso (previsto na Instrução de Medição e Eventos de Pagamento - Anexos B e C do Edital), e o desenvolvimento conjunto das disciplinas, demandaram a imposição por parte do Metrô de grande parte das definições prescritas nos documentos técnicos do Edital, bem com a forma e a sequência em que os serviços serão desenvolvidos e medidos”*.

Defendeu, ademais, que *“o fato de se utilizar o tipo de licitação menor preço para a aquisição em tela não significa que a Companhia do Metrô irá contratar um serviço de qualidade inferior. Isto não ocorre, pois o edital prevê na fase de habilitação requisitos de qualificação técnica suficientes e necessários à demonstração da experiência anterior dos proponentes, mediante atestados que comprovem a execução de serviços pertinentes e compatíveis com o objeto da licitação”*.

Ressaltou que *“a utilização do tipo técnica e preço deve ser adotada quando a técnica mais aperfeiçoada for mais útil para o interesse estatal ou quando houver a possibilidade de se atingir o fim colimado pelo certame, por meio de variadas técnicas”*.

Afora isso, ponderou que *“o objeto é delineado de forma pormenorizada, com todas as suas especificações não havendo espaço para a competição de técnicas. Ou seja, as empresas habilitadas devem dominar a*

expertise de forma plena, estando excluídas as que não atingem a capacitação mínima”.

Esclareceu que *“a análise do histórico profissional dos profissionais da equipe técnica chave equivale à análise dos currículos, porém com uma abrangência maior da equipe analisada, com exigências de formação e experiência para 31 profissionais de diferentes cargos (coordenadores, arquitetos, engenheiros, especialistas) com formações e experiências específicas e necessárias para o desenvolvimento e coordenação (vide Equipe Técnica Chave – Anexo L do Edital) de todas as disciplinas de projeto. Tais exigências visam garantir a capacitação profissional necessária para consecução do escopo a ser contratado, pois é condição sine qua non que toda a EQUIPE TÉCNICA CHAVE esteja apresentada na DECLARAÇÃO DE DISPONIBILIDADE DE PROFISSIONAIS DA EQUIPE TÉCNICA CHAVE para que o contrato seja assinado”.*

1.7 O **Representante** compareceu aos autos rebatendo as justificativas apresentadas e enfatizando os argumentos já anteriormente expendidos. Apontou, ainda, haver *“restritividade da competição ilegalmente imposta pela representada quando da exigência de profissionais especialistas em projetos BIM, com certificação em REVIT® (mínimo versão 2018) ou em AutoCad Civil 3D®, conforme apresentado em diversos trechos do anexo L, Equipe Técnica Chave”.* Nesse mesmo sentido, afirmou *“merecem destaque as exigências (...) de profissionais especializados em projetos de sistemas eletroeletrônicos e sistemas auxiliares com certificação em REVIT® (mínimo versão 2018)”.* Assim, alega que essas requisições alimentariam uma reserva de mercado, sem considerar os custos envolvidos.

Além disso, pontuou que o edital não atenderia aos objetivos descritos pelo artigo 2º da Estratégia Nacional BIM, publicada no Decreto federal 9.983/2019, dentre os quais destacou o incentivo à *“concorrência no mercado por meio de padrões neutros de interoperabilidade”.*

1.8 A **Unidade de Engenharia da Assessoria Técnico-Jurídica** manifestou-se pela procedência das impugnações.

Ponderou que *“a adoção do tipo de critério de julgamento pelo menor preço, para a contratação de serviços de engenharia, somente se demonstra possível quando a necessidade puder ser atendida pela satisfação de critérios mínimos que possam ser definidos de modo objetivo no Edital. Assim, entre as propostas que atenderem aos critérios mínimos definidos, será considerada a mais vantajosa a de menor preço”*.

No caso, avaliou existir complexidade no objeto e impossibilidade de fixação de critérios mínimos objetivos, bem como a necessidade de técnica apurada, comportando mais de uma solução.

Assim, obtemperou que, *“a despeito do regramento jurídico ao qual a Representada se submete, a escolha pelo critério de julgamento menor preço se demonstra desarrazoada, não obedecendo aos princípios constitucionais da eficiência, vantajosidade, economicidade e interesse público”*.

No que tange à amplitude do objeto, observou que *“a Linha 19 – Celeste terá, aproximadamente, uma extensão operacional de 17,6 km, contando com 15 estações, 1 pátio de estacionamento e manutenção, 3 estacionamentos ao longo da linha, 31 trens com intervalo de 105 segundos”*. Além disso, a expectativa é de que *“atenda a uma média diária de 621 mil passageiros por dia útil, ligando Guarulhos ao centro de São Paulo, e será construída e operada pela iniciativa privada, nos moldes de concessão”*.

Nestes termos, anotou ser um *“empreendimento complexo e de vultosidade financeira”*.

Salientou que, por se tratar *“de empreendimento constituído de diversos tipos de obras e serviços, de características e necessidades múltiplas”, não seria “viável alocar o projeto básico, como um todo, em uma só licitação, conforme se verifica no presente Edital; pois, (...) da maneira como se apresenta, não possibilita a adequada articulação entre a ampliação da participação e a economicidade dentro de cada matéria relacionada à cada*

obra ou serviço, independentemente da utilização da modelagem em BIM, desfavorecendo a competitividade e a economicidade”.

1.9 A **Chefia da ATJ**, por sua vez, divergiu de sua assessoria apenas no que concerne à composição do objeto, por não considerar razoável, ao menos em sede de exame prévio, sugerir seu parcelamento.

Ressaltou que as “justificativas do Metrô para a aglutinação pleiteada se baseiam na utilização do BIM e em critérios estratégicos que visam a obter melhor técnica, menor risco, maior facilidade em se cumprir prazos e ganho econômico”.

Verificou que a utilização do BIM (Building Information Modeling) “tem sido crescente em contratações de diversos órgãos como DNIT, CPTM e SABESP, e teve sua implementação gradual prevista no Decreto nº 10.306/20204 para órgãos e entidades da administração pública federal”.

Explicou que “o modelo (...) consiste em ‘base de dados fundamentada em objetos virtuais, que contém informações codificadas e incorpora seus relacionamentos, o que possibilita diversas visualizações, organizações e cálculos que integram informações gráficas e não gráficas”.

Sobre o tema, pontuou que a “utilização do BIM tem demonstrado os ganhos técnicos informados pelo Metrô, como mais integração entre os diversos projetos, execução em menor tempo e com maior apuração técnica e elaboração de orçamentos das obras e sistemas mais precisos. Depreende-se que tais ganhos também impactam o custo e o prazo para desenvolvimento de projetos”. Outrossim, permitiria “o desenvolvimento concomitante e integrado dos diversos projetos civis e de sistemas, bem como a realização de alterações com maior facilidade e de forma a proporcionar melhor funcionalidade”.

A despeito de entender justificada a opção pelo uso do BIM, preocupa-se com “o impacto sobre a competitividade do certame, já que, diferente do que se observa no citado Decreto Federal, não se tem notícia de uma implementação gradual do BIM dentro do estado de São Paulo”. Em decorrência, propôs que a Companhia realize estudos para verificar “junto ao mercado se existem empresas em número suficiente aptas a desenvolver os

projetos pelo BIM, antes da opção final por tal modelagem, muito embora seus benefícios sejam claros”. Caso existente, sugere sejam eles consignados no edital.

Especificamente quanto à divisão do objeto, afirmou que, nas diversas contratações relativas a obras civis e sistemas de linhas do Metro examinados por aquela Assessoria, *“observaram-se as dificuldades enfrentadas na compatibilização técnica dos projetos, com sucessivos atrasos devido à inter-relação entre diferentes contratações”.*

Ademais, constatou que, *“muitas vezes, até a identificação do responsável pelos atrasos é difícil, já que projetos de sistemas requerem alteração da arquitetura que, por sua vez, impactam na execução de obras que já estavam em andamento e estas acabam atrasando a implantação dos sistemas, numa sucessão de aditivos de prazo e valor em diversas contratações”.*

Nesse aspecto é que considerou que o Metrô buscaria, no certame em análise, uma modelagem de contratação que possa superar parte de tais dificuldades.

Para tanto, verificou que o Termo de Referência *“prevê a apresentação de diversos desenhos que demonstrem a compatibilidade entre sistemas e espaços físicos a eles destinados nos túneis, estações, VSEs, SEs, VEs, subestações primárias e pátio, tudo em busca de garantir um objeto final que atinja o objetivo de um projeto básico integrado para a linha”.*

Destarte, concluiu que *“o ganho econômico na divisão do objeto em lotes por trecho não é evidente; por outro lado, o ganho no desenvolvimento técnico mais apurado e com maior controle de interferências inter-projetos me parece mais claro no modelo adotado pelo Metrô, podendo gerar menores prazos e maior vantagem”.*

1.10 A Procuradoria da Fazenda do Estado opinou pela improcedência da representação.

Mencionou que *“os artigos 45 e 46 da Lei federal n.º 8.666/93 estabelecem que a adoção do tipo de licitação ‘menor preço’ será*

preferencialmente adotado nas diversas modalidades licitatórias”, bem assim que “o artigo 54 parágrafo 2º da lei federal 13.303/06 assimilou a premissa utilitária da Lei federal n.º 8.666/93, uma vez que determina o emprego de parâmetros específicos para licitações não presididas pelos tipos menor preço ou maior desconto, imputando o dever de definição de regras hábeis a limitar a subjetividade do julgamento”.

Obtemperou que “o artigo 46 da Lei Federal nº 8.666/1993 não impõe automaticamente ao gestor público o dever de adotar os tipos ‘melhor técnica’ e de ‘técnica e preço’. Pelo contrário, a disposição legal autoriza, legítima que o gestor público se valha de outros critérios para a adjudicação do objeto da licitação, sempre tendo em mira que a licitação não é um fim em si mesma, mas um procedimento objetivo destinado a garantir que o Estado obtenha a proposta que melhor atinja a finalidade da contratação, garantida a isonomia”.

Em suma, sustentou “que a Lei Federal nº 8.666/1993, (...) aplicável subsidiariamente à contratação almejada, faculta ao administrador público a escolha de diferentes tipos de licitação para contratação de serviços de natureza predominantemente intelectual, o que não poderia ser diferente, sob pena de restrição desproporcional à reserva da administração”. No caso concreto, entendendo que “os motivos deduzidos pela Origem para sustentar que os elementos do memorial descritivo são suficientes para delimitar o escopo e o nível de qualidade necessário para suportar o objeto da licitação, qual seja, um projeto básico destinado a suportar futura e incerta execução de obra pública, a incidência do princípio da proporcionalidade em sentido estrito milita em favor da manutenção do critério do menor preço previsto no Edital”.

Atinente ao parcelamento do objeto, ressaltou que “eventual divisão da contratação dos serviços em itens poderia trazer prejuízo à contratação, haja vista que o fracionamento de projetos cindiria a concepção e a integridade do projeto, correndo-se, inclusive, o risco de que diferentes concepções possam ser incompatíveis com a unidade do projeto básico”.

1.11 O **Ministério Público de Contas** ressaltou, assim como a ATJ, a procedência da crítica direcionada ao critério de julgamento.

Apontou que, a despeito de não haver dúvida *“de que os certames promovidos pelo Metrô, na qualidade de sociedade de economia mista, se submetem ao regramento previsto na Lei 13.303/16 e em seu próprio Regulamento, as disposições constantes na Lei 8.666/93 são de aplicação geral e podem, a despeito da existência de norma específica, servir de orientação e/ou aplicação subsidiária no caso de omissões”*.

A seu ver, *“as justificativas suscitadas não se prestam a sustentar a escolha feita, uma vez que a discricionariedade conferida pela Lei 13.303/16 ao órgão licitante demonstra se amoldar muito mais à perspectiva de não engessamento da Administração, pois conhecedora em última instância do objeto a ser licitado e do contexto fático envolvido, do que à permissividade da escolha indiscriminada dos termos de processamento da licitação, sem compromisso de adequação das características do serviço contratados com a melhor forma de sua seleção, passando pelos princípios administrativos constitucionais e infraconstitucionais”*.

Argumentou que, embora o artigo 54 da Lei nº 13.303/16 não tenha definido o critério de julgamento, a Lei nº 8.666/93, *“geral e de aplicação subsidiária, trouxe em seu artigo 46 a delimitação do âmbito de aplicação do critério ‘técnica e preço’: ‘serviços de natureza predominantemente intelectual, em especial na elaboração de projetos, cálculos, fiscalização, supervisão e gerenciamento e de engenharia consultiva em geral e, em particular, para a elaboração de estudos técnicos preliminares e projetos básicos e executivos”*.

Nesse aspecto, avaliou que *“a descrição do artigo corresponde fielmente à contratação almejada: serviços especializados de consultoria em arquitetura e engenharia para elaboração do projeto básico da Linha 19 do Metrô. O cerne da contratação reside integralmente no âmbito da intelectualidade e no domínio especializado de técnicas e de gerenciamento de projetos de grande vulto e magnitude, e em nada se aproxima dos serviços e produtos comuns e padronizados habitualmente adquiridos pelo “menor preço”*

– estes sim passíveis de ter sua qualidade assegurada pela mera definição de especificações técnicas mínimas no ato convocatório”.

Afora isso, ressaltou que “exigências de formação e especialização da equipe técnica, cabíveis apenas quando relevantes para o desenvolvimento do serviço, encontram espaço justamente nas propostas técnicas das licitações processadas pelo critério da “técnica e preço”, onde é possível, através do sistema de pontuação, selecionar a licitante com melhor equipe, tanto no aspecto quantitativo como qualitativo. E a representada tanto é ciente da importância da qualificação da equipe (ainda que alegue que bastam as especificações do edital para elaboração do projeto), que, como forma de contornar a restritividade que tais exigências representariam como qualificação técnica-profissional – único “espaço” que as comportariam em um certame julgado pelo critério “menor preço” –, fez constar tais exigências como condição de assinatura do contrato”.

Já em relação à contratação do objeto em lote único, alinhou-se às conclusões da Chefia da ATJ para considerar improcedente a questão.

Consignou que “o parcelamento do objeto em lotes, como forma de ampliar a competitividade e o acesso de interessados ao certame, é devido como regra geral, nos termos do artigo 32, III, da Le 13.303/16, o que não impede, entretanto, a contratação em lote único nos casos em que o parcelamento seja impraticável ou desvantajoso para o órgão licitante. E, nesse ponto, as justificativas apresentadas pela representada foram aptas a sustentar a contratação da forma pretendida, ao menos em sede de apreciação sumaríssima”. Além disso, sublinhou que o edital permite a participação de empresas reunidas em consórcio e a subcontratação de serviços, “o que tem potencial de mitigar as restrições derivadas da contratação em bloco único”.

1.12 A **Secretaria-Diretoria Geral** propôs que fosse a **Companhia** instada a justificar os novos aspectos suscitados pelo Representante acerca da imposição de certificação em BIM (Building Information Modeling) por meio de software específico, bem assim quanto ao reclamo de exibição de estudos

técnicos preliminares e da questão relacionada à existência de mercado competitivo para o modelo BIM.

1.13 A **Representada**, em extensa petição, defendeu, mais uma vez, a adoção do menor preço, argumentando sobre a inaplicabilidade da Lei Geral de Licitações e Contratos ao certame em apreço, que se sujeitaria integralmente ao novo regime da lei federal nº 13.303/16.

Outrossim, mencionou não haver submissão ao Decreto estadual nº 56.565/10, posição corroborada por parecer da Procuradoria Geral do Estado.

Alegou que, ainda que fosse o caso de aplicar a norma geral, seu artigo 46 não seria mandatório, pois o menor preço seria o critério preferencial de seleção da proposta mais vantajosa, mesmo sob a égide da Lei 8.666/93.

Repisou os argumentos quanto aos critérios estabelecidos para a escolha de licitante apto a prestar os serviços.

Destacou que, *“independentemente da licitante vencedora deverão ser atendidas uma série de 40 normas, especificações técnicas e manuais, conforme apontado no item 1.3.3 da minuta do Contrato, dentre as quais cabe destacar a NBR 6484 (2001) – Execução de sondagens de simples reconhecimento dos solos, a especificação técnica de sondagens e ensaios geotécnicos do Metrô (ET-9.00.00.00/3W9-001), a especificação de serviços para instalação de piezômetros e indicadores de nível d’água (ES-9.00.00.00/3C3- 002), as recomendações de métodos para ensaios em rocha da ISRM – Sociedade Internacional de Mecânica das Rochas (1981 e 2014), além de demais normas brasileiras (NBR’s) e americanas (ASTM’s) relacionadas a ensaios laboratoriais e “in-situ” em solos. Neste cenário, a combinação de técnica e preço no critério de julgamento para esta contratação violaria o disposto no artigo 47, parágrafo único do Regulamento de Licitações, contratos e demais ajustes do Metrô14 que só admite a escolha deste critério “quando a avaliação e a ponderação da qualidade técnica das propostas que superarem os requisitos mínimos estabelecidos no instrumento convocatório forem relevantes aos fins pretendidos” o que evidentemente não se verifica*

neste caso”.

Ponderou que, *“por maior e mais qualificada que seja a licitante, não é concebível que a proposta técnica elaborada em certame licitatório vislumbre solução técnica superior a alcançada pela corpo técnico da Companhia no prazo de 45 (quarenta e cinco) dias¹⁸, aliás, mesmo com prazo superior, é pouco crível a mobilização do mercado para produção de solução com o mesmo empenho e qualificação de profissionais realizada pela Companhia”*.

Sublinhou, desta forma, não haver *“necessidade ou mesmo margem para o oferecimento de soluções técnicas distintas do que está definido no instrumento convocatório, de modo que a obtenção da melhor proposta (menor custo) restaria prejudicada de modo desnecessário”*.

Também sustentou que *“as 535 Etapas de Projeto estão discriminadas no ÍNDICE DE ETAPAS DO PROJETO, anexo à Instrução de Medição e Eventos de Pagamento (Anexos B e C do Edital). Neste Índice, cada Etapa de Projeto está identificada e indexada com seu respectivo código, e, para cada uma delas, há integral descrição dos requisitos que devem ser atendidos para aceitação. Entenda-se aqui como “Requisitos” os Produtos e/ou Serviços que devem ser elaborados e entregues pela futura Contratada, em conformidade com as prescrições do item 4.3 do Termo de Referência”*.

Explicou que, *“suplementarmente, por ocasião da assinatura da primeira ordem de serviço (Conforme item 4.2 do Termo de Referência), a Companhia do Metrô irá fornecer à Contratada as orientações técnicas e diretrizes que irão nortear a condução do projeto na sua concepção, contendo as soluções preliminares, viáveis técnica e financeiramente, para estações, vias e pátio”*.

Igualmente, arrazoou não ser possível a divisão do objeto em lotes por trechos, eis que *“a concepção e o dimensionamento das redes de Média Tensão e Tração Elétrica devem ser providenciados por uma única empresa projetista considerando a Linha Metroviária completa. Esta*

consideração é relacionada ao fato do SAL¹ possuir fontes primárias distintas e ser caracterizado por rede integrada, bem como apresentar possibilidade de diferentes configurações físicas, que resultam em maior segurança e flexibilidade operacional”.

Nesse sentido, acrescentou que, “nos projetos das Estações, é necessário antes que os sistemas de Alimentação Elétrica, como por exemplo, Rede Aérea (ou Terceiro Trilho), Equipamentos de Manobra e SPDA/Malha de Terra, tenham suas respectivas concepções de sistema (CS) definidas antes do Projeto de Arquitetura. A partir daí, outros projetos do Sistema de Alimentação Elétrica serão concebidos de forma integrada com os projetos de arquitetura, estruturas e hidráulica, uma vez que equipamentos de subsistemas como Média Tensão, Baixa Tensão, Tração elétrica, sistema de alimentação ininterrupta, Grupo Gerador Diesel, e sinalização de rota de fuga, tais como cubículos, trafos, retificadoras, GGD, quadros, transformadores e painéis devem ser considerados no projeto de arquitetura para o dimensionamento das salas técnicas e outros espaços operacionais, bem como no dimensionamento das estruturas destes”.

Esclareceu estarem todos os documentos técnicos necessários no edital, bem assim que é apenas no Projeto Básico que se realiza a definição final dos locais a desapropriar.

No que tange à utilização da tecnologia BIM, além de explicar ter sido ela amplamente avaliada no âmbito da Companhia, registrou diversos projetos no Estado de São Paulo que teriam sido executados com essa modelagem, a saber: “▪ *Projeto Básico da Estação Ponte Grande, extensão da Linha 2 Verde - 2013;* ▪ *Projeto Básico da Estação Ipiranga, extensão da Linha 15 Prata - 2014;* ▪ *Projeto Executivo da Estação Ipiranga, extensão da Linha 15 Prata - 2019;* ▪ *Projeto Executivo do Túnel Complementar entre as Estações Consolação da linha 2 verde e Paulista da linha 4 amarela - 2019;* ▪ *Padronização de solução para Ventilação e saída de emergência em módulos que serão entregues ao projetista, descrito nos itens 4.2 e 4.3.6 do Termo de*

¹ Sistema de Alimentação Elétrica

Referência deste contrato; ▪ Desenvolvimento de objetos padrão de acabamento, sendo parte produzido internamente e, parte sendo produto desta contratação, descrito no item 4.3.2.6”.

Apresentou, outrossim, relação de diversos projetistas com expertise nessa tecnologia e fornecedores no âmbito estadual, bem como documento proveniente do Ministério da Economia sobre o tema.

Especificamente quanto à habilitação técnica, disse não estar sendo requerido atestado de capacidade técnica, mas apenas a declaração de disponibilidade de equipe técnica.

Já no que tange à utilização do software Revit, anotou que, *“para atingir a qualidade técnica deste projeto, outras ferramentas serão necessárias para simulações, visualizações e outros desenvolvimentos. Dentre estas, está se exigindo nada mais do que o conhecimento e desenvolvimento na ferramenta já utilizada pela Companhia, para obter uma integração com outros desenvolvimentos internos”.*

Não obstante, *“quanto à certificação de software, em vista da dimensão do objeto licitado, apurou-se a necessidade de, pelo menos, um profissional por disciplina, especialista nos softwares que utilizarão. Esta necessidade se coloca quando, em experiências anteriores, por falta de profissionais com conhecimento pleno da ferramenta, resultar em mais revisões e comentários, aumentando o risco o cronograma e qualidade do produto entregue. Conforme já salientado, para um empreendimento desta dimensão será necessário a utilização de inúmeras ferramentas, além da capacitação técnica, para a qualidade exigida. Entre os produtos, parte desta licitação está o IFC e o Revit, ambos exportados do software de Autoria de projeto Autodesk Revit, justificado pelas questões apresentadas anteriormente”.*

1.14 Quanto aos aspectos acrescidos, a **Unidade de Engenharia da ATJ** posicionou-se por sua improcedência, não vislumbrando “óbices quanto à nova contestação da Representante acerca da imposição pelo edital de certificação BIM através de softwares específicos (Revit ou Autocad Civil 3D)” e acolhendo *“as justificativas da Representada quanto a viabilidade técnica e*

competitiva do certame, mesmo com a exigência de Modelagem BIM para o projeto”.

1.15 A **Chefia da ATJ** reafirmou sua conclusão pela pertinência da impugnação dirigida ao critério de julgamento adotado.

1.16 A **Procuradoria da Fazenda do Estado** opinou pela improcedência da representação.

1.17 O **Parquet de Contas**, revendo sua opinião sobre o tema, manifestou-se, nesta nova oportunidade, pela improcedência de todas as questões impugnadas.

Ressalvou a pertinência da adoção subsidiária da norma geral da Lei federal nº 8.666/93, “anterior, e não revogada expressamente pela Lei 13.303/16”, na qual caberia ao Administrador *“se fiar como guia para apreciações de regularidade do seu uso”*. Nesse sentido é que pretendeu apreciar a *“adequação do critério de julgamento eleito ao caso concreto face aos conceitos existentes na legislação pátria”*.

A seu ver, a análise de toda documentação técnica que acompanha o edital para a aferição da imprescindibilidade ou não do caráter intelectual na contratação se torna inviável no presente rito, motivo pelo qual considerou que *“o caminho mais acertado parece indicar para a presunção de legitimidade dos atos administrativos da representada neste momento, o que conduz à improcedência da impugnação, transferindo-se, no entanto, a análise de regularidade do critério de julgamento eleito para apreciação em rito ordinário”*.

Igualmente, avaliou que *“a questão relativa à existência de estudos e anteprojeto que demonstre a viabilidade técnica e financeira da contratação não restou devidamente elucidada nos autos, mas, a considerar a magnitude da contratação, recomenda-se que tal análise seja devidamente empreendida em sede ordinária”*.

1.18 A **Secretaria-Diretoria Geral** entendeu “*que a consistente argumentação apresentada pela Companhia mostra-se suficiente, ao menos nesta análise apriorística, para legitimar a opção do METRÔ pelo menor preço, em detrimento de avaliação conjugada com a técnica, especialmente por demonstrar que o objeto colocado em disputa não comportaria solução técnica diversa daquela já definida no instrumento convocatório, inexistindo, portanto, técnica a ser avaliada*”.

Além disso, consignou que “*a opção por licitar os serviços em um único lote, a utilização da modelagem BIM e a documentação técnica disponibilizada para elaboração das propostas foram tecnicamente justificadas, não restando evidenciado, neste momento, patente restritividade ou flagrante ilegalidade que impeça o prosseguimento da licitação nos moldes em que se encontra*”.

1.19 Tendo em vista o adiamento do julgamento da matéria por uma sessão, compareceu o Representante aos autos solicitando a juntada de documento denominado “Manifestação Final”, em que pretende rebater as manifestações dos órgãos técnicos desta Casa. O pedido foi por mim indeferido, eis que procedimento da espécie não se amolda ao rito sumaríssimo do exame prévio de edital.

É o relatório.

2. VOTO

2.1 A Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô pretende a contratação de empresa para “*prestação de serviços técnicos especializados de arquitetura e engenharia para elaboração do projeto básico da linha 19-Celeste, entre as estações Bosque Maia e Anhangabaú*”.

No entanto, a instrução da matéria revela a impossibilidade de prosseguimento do certame nos moldes pretendidos pela Administração.

2.2 Excetuo desse entendimento a crítica direcionada à amplitude do objeto, que abarca todos os trechos do traçado da Linha 19-Celeste em um único lote.

Necessário aqui contextualizar que referida linha abrange 24 estações, com 26,3 km de extensão, e, quando completa, fará integração com 9 linhas do sistema metroferroviário, iniciando-se em Guarulhos e terminando no Campo Belo.

Como destacou a Chefia da ATJ, *“a contratação almejada abarca a ligação de Guarulhos ao Anhangabaú, com 15 estações; o trecho restante, até o Campo Belo, será objeto de ajuste futuro, abrangendo 9 estações e 6,9 km”*.

Além disso, conforme averiguou a Unidade de Engenharia da ATJ, *“a expectativa é de que a Linha 19 – Celeste atenda a uma média diária de 621 mil passageiros por dia útil, (...) e será construída e operada pela iniciativa privada, nos moldes de concessão”*.

Note-se, ainda, que o certame engloba projeto básico de obras civis e arquitetura, laudos de desapropriação, consultorias, ensaios, levantamentos e sistemas, conforme o Anexo 5 – Planilhas de Serviços.

Feitas essas ponderações, as justificativas apresentadas pelo Metrô são de que o presente modelo foi eleito com base em critérios técnicos e econômicos *que “revelaram a inviabilidade da segregação do objeto”*. Além disso, haveria vantagens na utilização do BIM – Modelagem de Informação da Construção, especialmente no que concerne à compatibilidade entre projetos de disciplinas diferentes e a redução no risco de atrasos por falhas nos orçamentos e/ou planejamento da obra.

Sobre o tema, melhor explica a Chefia da ATJ:

“Vejo que as justificativas do Metrô para a aglutinação pleiteada se baseiam na utilização do BIM e em critérios estratégicos que visam a obter melhor técnica, menor risco, maior facilidade em se cumprir prazos e ganho econômico.

(...)

Noto que o seu uso tem sido crescente em contratações de diversos órgãos como DNIT, CPTM e SABESP, e teve sua implementação

gradual prevista no Decreto nº 10.306/20204 para órgãos e entidades da administração pública federal.

Segundo o artigo 3º, inciso II, do citado decreto, BIM é definido como:

II - Building Information Modelling – BIM ou Modelagem da Informação da Construção - conjunto de tecnologias e processos integrados que permite a criação, a utilização e a atualização de modelos digitais de uma construção, de modo colaborativo, que sirva a todos os participantes do empreendimento, em qualquer etapa do ciclo de vida da construção;

Por seu turno, o modelo BIM consiste em “base de dados fundamentada em objetos virtuais, que contém informações codificadas e incorpora seus relacionamentos, o que possibilita diversas visualizações, organizações e cálculos que integram informações gráficas e não gráficas” (inciso V do artigo 3º).

A utilização do BIM tem demonstrado os ganhos técnicos informados pelo Metrô, como mais integração entre os diversos projetos, execução em menor tempo e com maior apuração técnica e elaboração de orçamentos das obras e sistemas mais precisos. Depreende-se que tais ganhos também impactam o custo e o prazo para desenvolvimento de projetos”.

Além disso, bem anotou aquela Chefia que, em diversas contratações relativas a obras civis e sistemas de linhas do Metrô examinadas naquela Assessoria, *“observaram-se as dificuldades enfrentadas na compatibilização técnica dos projetos, com sucessivos atrasos devido à inter-relação entre diferentes contratações, executadas por diferentes empresas”*. Sendo que, *“muitas vezes, até a identificação do responsável pelos atrasos é difícil, já que projetos de sistemas requerem alteração da arquitetura que, por sua vez, impactam na execução de obras que já estavam em andamento e estas acabam atrasando a implantação dos sistemas, numa sucessão de aditivos de prazo e valor em diversas contratações”*.

Nesse sentido é que se mostra imprescindível sopesar os ganhos qualitativos da modelagem pretendida em detrimento da divisão da Linha 19 em trechos.

Como bem ressaltou o Ministério Público de Contas, *“o parcelamento do objeto em lotes, como forma de ampliar a competitividade e o acesso de interessados ao certame, é devido como regra geral, nos termos do artigo 32, III, da Le 13.303/16, o que não impede, entretanto, a contratação em*

lote único nos casos em que o parcelamento seja impraticável ou desvantajoso para o órgão licitante”.

Na hipótese, nota-se que o termo de referência *“prevê a apresentação de diversos desenhos que demonstrem a compatibilidade entre sistemas e espaços físicos a eles destinados nos túneis, estações, VSEs, SEs, VEs, subestações primárias e pátio, tudo em busca de garantir um objeto final que atinja o objetivo de um projeto básico integrado para a linha”.*

Tal cenário, aliado ao fato de que o edital prevê tanto a participação de empresas reunidas em consórcio, quanto a subcontratação de serviços, revela, ao menos em análise sumaríssima, a possibilidade da licitação conjunta de todos os trechos da Linha 19-Celeste.

Não obstante, a análise empreendida pela Chefia da ATJ, especialmente em relação à inovação trazida pelo uso do modelo BIM, à qual ora me alio, destacou a necessidade de que a Companhia, por meio de estudos, verifique *“junto ao mercado se existem empresas em número suficiente aptas a desenvolver os projetos pelo BIM, antes da opção final por tal modelagem, muito embora seus benefícios sejam claros”.* Desde já, determino que tal levantamento conste do processo administrativo da licitação em tela.

2.3 Nessa esteira, também considero justificadas as requisições de profissionais especializados em projetos BIM, com certificação REVIT® (mínimo versão 2018) ou em AutoCad Civil 3D® e em projetos de sistemas eletroeletrônicos e sistemas auxiliares, com certificação em REVIT® (mínimo versão 2018). Além de tais ferramentas serem as atualmente utilizadas pela Companhia e, portanto, aptas à integração com outros “desenvolvimentos internos”, a exigência é apenas de disponibilidade da equipe técnica a ser demonstrada por ocasião da contratação.

2.4 Outrossim, não há como reputar incompleto o edital, pois como bem mencionou a Chefia da ATJ em sua manifestação inaugural, o ato convocatório apresentado no evento 1 estava incompleto, havendo outros documentos no site da Companhia.

2.5 Mesma sorte, contudo, não empresto ao critério de julgamento eleito.

As impressões inicialmente destacadas na decisão que paralisou o certame confirmaram-se ao longo da instrução, não tendo a Administração apresentado razões suficientes a amparar – considerando o objeto em disputa – a adoção do menor preço como único critério de julgamento.

Como consignado naquela oportunidade, *“ainda que o artigo 54 da Lei federal nº 13.303/2016 não delimite o julgamento a ser adotado em cada caso, deixando a opção ao alvedrio do Administrador, por certo que deve ela pautar-se nos princípios constitucionais que norteiam a aquisição de bens e serviços, notadamente a seleção da proposta mais vantajosa, que não necessariamente se dará unicamente pelo menor preço”*.

Aliás, bem anotou o Parquet de Contas, em sua primeira abordagem sobre a matéria, que *“a discricionariedade conferida pela Lei 13.303/16 ao órgão licitante demonstra se amoldar muito mais à perspectiva de não engessamento da Administração, pois conhecedora em última instância do objeto a ser licitado e do contexto fático envolvido, do que à permissividade da escolha indiscriminada dos termos de processamento da licitação, sem compromisso de adequação das características do serviço contratados com a melhor forma de sua seleção, passando pelos princípios administrativos constitucionais e infraconstitucionais”*.

Outrossim, na esteira do unânime posicionamento dos órgãos técnicos e opinativos, portanto, inclusive da Procuradoria da Fazenda do Estado, considero inafastável, no caso, a aplicação subsidiária da Lei Geral de Licitações e Contratos.

Ou seja, silenciando a novel legislação quanto às hipóteses em que aplicáveis técnica e preço como critério de julgamento, utilizam-se os parâmetros da norma geral para verificação de seu cabimento.

Assim é que técnica e preço, conforme delimita o artigo 46 da Lei Geral de Licitações e Contratos, direciona-se a *“serviços de natureza predominantemente intelectual, em especial na elaboração de projetos,*

cálculos, fiscalização, supervisão e gerenciamento e de engenharia consultiva em geral e, em particular, para a elaboração de estudos técnicos preliminares e projetos básicos e executivos”.

Nesse aspecto, em que pesem as manifestações da unidade de Engenharia da ATJ e da SDG, considero que o fato de o artigo 42, § 1º, inciso III, da Lei das Empresas Estatais prescrever que a avaliação técnica deverá pontuar as vantagens e os benefícios eventualmente oferecidos “para cada produto ou solução”, de modo algum significa que o critério de julgamento pela combinação de técnica e preço seja aplicável somente quando houver mais de uma solução para atendimento do objeto.

Deveras, independentemente de quantas forem as possíveis soluções, o que impende verificar é o grau de especialização e técnica requeridos para atendimento do objeto.

Bem por isso, entendo pertinentes, no caso, as considerações do Ministério Público de Contas quanto à inviabilidade de se analisar, nesta via sumaríssima, todos os documentos técnicos apresentados e que demonstrariam, de acordo com o Metrô, a adequação do menor preço.

Todavia, a magnitude da contratação não permite que este Plenário se exima de enfrentar o tema, notadamente porque a própria definição do objeto é clara ao dispor que o certame se destina à elaboração de projetos básicos, serviço que requer conhecimento técnico especialíssimo, de caráter eminentemente intelectual.

Menciona a Companhia em suas justificativas que, *“independentemente da licitante vencedora, deverão ser atendidas uma série de 40 normas, especificações técnicas e manuais, conforme apontado no item 1.3.3 da minuta do Contrato, dentre as quais cabe destacar a NBR 6484 (2001) – Execução de sondagens de simples reconhecimento dos solos, a especificação técnica de sondagens e ensaios geotécnicos do Metrô (ET-9.00.00.00/3W9-001), a especificação de serviços para instalação de piezômetros e indicadores de nível d’água (ES-9.00.00.00/3C3-002), as recomendações de métodos para ensaios em rocha da ISRM – Sociedade Internacional de Mecânica das Rochas (1981 e 2014), além de demais normas*

brasileiras (NBR's) e americanas (ASTM's) relacionadas a ensaios laboratoriais e "in-situ" em solos.

Ora, a meu ver, a conjugação de todos esses conhecimentos reforça a tecnicidade dos serviços a serem desenvolvidos, que englobam, dentre outros, diversos relatórios de projeto básico civil e de arquitetura², laudo macro de avaliação de áreas para desapropriação, ensaios de vibrações e ruídos, levantamento de realidade e modelo das condições existentes e projetos básicos de diversos sistemas - *telecomunicações, sinalização e controle centralizado; alimentação elétrica e auxiliares.*

Ressalto, ainda, que, apesar de toda a delimitação do objeto alegada pela Companhia, o desenvolvimento de todos esses projetos e interligações das diversas estações do metrô vai requerer, obviamente, ao longo de sua execução, balanceamentos e, por vezes, soluções diversas das previamente pensadas e que necessitarão justamente do conhecimento técnico da contratada.

Assim, tendo em vista todas as nuances que a contratação em tela apresenta, considero inaplicável ao caso o critério de julgamento pelo menor preço, o que impõe a anulação do ato convocatório.

² 2 RELATÓRIOS DO PROJETO BÁSICO CIVIL E ARQUITETURA

2.1 RELATÓRIO DE MICROSIMULAÇÃO DE FLUXO DE PASSAGEIROS

2.2 RELATÓRIO DE POLO GERADOR DE TRÁFEGO

2.3 RELATÓRIO DE ISO -RECALQUES E DANOS POTENCIAIS - RT 17 (1 E 2) - TÚNEIS DE VIA

2.4 RELATÓRIO DE ISO -RECALQUES E DANOS POTENCIAIS - RT 17 (1 E 2) - ESTAÇÕES/PÁTIO

2.5 RELATÓRIO DE ISO -RECALQUES E DANOS POTENCIAIS - RT 17 (1 E 2) - SEP's/VCA'S/VSE's/SE's/VE

2.6 RELATÓRIO DE DIRETRIZES BÁSICAS DOS TRECHOS DE VIAS OPERACIONAIS (RT G3) - TÚNEIS EM SHIELD

2.7 RELATÓRIO DE DIRETRIZES BÁSICAS DOS TRECHOS DE VIAS OPERACIONAIS (RT G3) - TÚNEIS DE ACESSO AO PÁTIO

2.8 RELATÓRIO TÉCNICO DAS EDIFICAÇÕES LINDEIRAS - TIPO I - RT 17

2.9 RELATÓRIO TÉCNICO DAS EDIFICAÇÕES LINDEIRAS - TIPO II - RT 17

2.10 GBR - GEOTECHNICAL BASELINE REPORT - C3

2.11 RELATÓRIO GEOTÉCNICO - C3 (1) - TÚNEL DE VIA

2.12 RELATÓRIO GEOTÉCNICO - C3 (1) - ESTAÇÕES/PÁTIO

2.13 RELATÓRIO GEOTÉCNICO - C3 (1) - SEP's/VCA'S/VSE's/SE's/VE

2.14 RELATÓRIO DE MODELAGEM NUMÉRICA DE FLUXO DE ÁGUA SUBTERRÂNEA E TRANSPORTE DE CONTAMINANTES

2.15 RELATÓRIO DE RISCOS DE ENGENHARIA

2.16 MEMORIAL DESCRITIVO DE SISTEMA DE MINIMIZAÇÃO DE CORRENTE DE FUGA - BARRA CHATA (P9)

2.7 Posto isto, circunscrito estritamente às questões analisadas, considero que o edital apresenta **vício insanável** relacionado à inadequação do critério de julgamento pelo menor preço, o que impõe sua anulação.

Em eventual novo certame, a Administração deve atentar para a devida republicação do edital, nos termos reclamados pelo artigo 39, parágrafo único, da Lei 13.303/2016.

Transitada em julgado a decisão, arquivem-se os autos eletronicamente.

Sala das Sessões, 26 de agosto de 2020.

SIDNEY ESTANISLAU BERALDO
CONSELHEIRO