

EXCELENTÍSSIMO SENHOR PREFEITO DO MUNICÍPIO DE BELÉM
DOUTOR ZENALDO RODRIGUES COUTINHO JUNIOR

ASSUNTO: PEDIDO DE RECONSIDERAÇÃO

CONCORRENCIA Nº 24/2014
PROCESSO Nº 0004995/2014-SEURB

Objeto: Serviços Técnicos Especializados de Apoio ao Gerenciamento e Fiscalização de Obras e de Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS), para Implantação de Sistema de Transporte de Média Capacidade Padrão BRT – *Bus Rapid Transit*, no Município de Belém/PA, no Corredor da Av. Augusto Montenegro, Segundo Especificações Constantes no Edital e seus Anexos

CONSÓRCIO VETEC CONCREMAT,
constituído pelas empresas **VETEC ENGENHARIA LTDA. e CONCREMAT ENGENHARIA E TECNOLOGIA S/A.**, vem, mui respeitosamente, à presença de Vossa Senhoria, com fulcro nos princípios constitucionais, normas legais e, em especial o artigo 109, inciso III, da Lei nº 8.666/93, apresentar o presente

PEDIDO DE RECONSIDERAÇÃO

em face das decisões proferidas curso do Procedimento de Licitação - Concorrência 24/2014, pelos motivos de fato e de direito a seguir aduzidos, especificamente quanto à incorreta pontuação técnica dada ao Consórcio GERENCIADOR BRT, em seus itens a seguir resumidos, argumentos estes detalhadamente expostos à frente e no Recurso Administrativo em anexo, impetrado por esta recorrente.

Na Abordagem 1, faz-se necessário, reconsiderar a pontuação atribuída ao Consórcio GERENCIADOR BRT para um máximo 25,00 (vinte e cinco) pontos que após a aplicação do peso 0,30, resulta em Nota Parcial do Critério correspondente a 7,50 pontos.

Na Abordagem 2, faz-se necessário reconsiderar a pontuação atribuída ao Consórcio GERENCIADOR BRT para 25,00 (vinte e cinco) pontos, que após a aplicação do peso 0,40, resulta em Nota Parcial do Critério correspondente a 10,00 pontos.

A pontuação máxima a ser atribuída ao Consórcio GERENCIADOR BRT para a NOTA A – CONHECIMENTO DO PROBLEMA, METODOLOGIA E PLANO DE TRABALHO deve ser no máximo 32,50 pontos.

Para o CRITÉRIO B - EXPERIÊNCIA ESPECÍFICA a nota a ser atribuída à profissional do Consórcio GERENCIADOR BR Eliana Marcondes Pralon deve ser zero.

DA CONCORRÊNCIA

1. A Comissão Permanente de Licitação - SEGEP/PMB da Prefeitura Municipal de Belém tornou público o Edital de Licitação - Concorrência nº 024/2014, para contratação de serviços técnicos Especializados de Apoio ao Gerenciamento e Fiscalização de Obras e de Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS), para Implantação de Sistema de Transporte de Média Capacidade Padrão BRT – *Bus Rapid Transit*, no Município de Belém/PA, no Corredor da Av. Augusto Montenegro, Segundo Especificações Constantes no Edital e seus Anexos.

2. O Consórcio VETEC-CONCREMAT apresentou-se, desde o início, como o mais preparado e experiência concorrente para a execução dos serviços licitados.

3. Publicado o resultado de julgamento das propostas técnicas apresentadas pelos licitantes, para a Concorrência em epígrafe, ficou definida a pontuação da seguinte forma:

LICITANTE	NOTA TÉCNICA
1. CONSÓRCIO VETEC CONCREMAT	99,50
2. CONSÓRCIO LEME-EBEI	99,47
3. CONSÓRCIO GERENCIADOR BRT	99,00
4. CONSÓRCIO SETEPLA-URBANIZA	72,86

4. Não obstante, após o julgamento das propostas comerciais, assim ficou definida a classificação dos concorrentes:

Ato contínuo, foi realizado cálculo da NOTA FINAL, de acordo com o subitem 11.19 do Edital, bem como ordenada a classificação dos participantes:

LICITANTE	NF
1. CONSÓRCIO GERENCIADOR BRT	99,53
2. CONSÓRCIO VETEC CONCREMAT	96,65
3. CONSÓRCIO LEME-EBEI	84,19

5. Com o devido respeito, merece reforma a decisão da Douta Comissão Permanente de Licitação, cujo recurso apresentado pelo Consórcio VETEC-CONCREMAT encontra-se em fase de análise e julgamento, conforme passa-se a demonstrar.

DA ILEGALIDADE DAS NOTAS TÉCNICAS ATRIBUÍDAS ÀS LICITANTES A ENSEJAR A NULIDADE DA LICITAÇÃO

6. Necessário se recordar, por primeiro, que o processo licitatório é o resultado de uma série de atos formais praticados pela Administração Pública, *iniciando-se pelo EDITAL*, seu instrumento convocatório, havendo de concluir-se pela *CONTRATAÇÃO* do vencedor do certame. O edital é, portanto, o documento fundamental de todo o processo de licitação.

7. Com efeito, a legislação impõe que é o edital e seus anexos que estabelecem as regras específicas de cada licitação, de tal sorte que todos os incidentes no processo deverão ser resolvidos de conformidade com seus termos e, por conseguinte, dentro de seus limites.

8. Diante desta constatação, mister salientar-se a situação hierárquica das normas contidas no edital. Em que pese o fato do edital constituir lei interna da licitação, é preciso identificá-lo como não sendo um documento hermético, isto é, desvinculado do sistema normativo dentro do processo licitatório e alheio ao mundo jurídico. Sendo, pois, um ato

administrativo, como o é, está subordinado a todas as normas que condicionam tais atos em geral. Assim sendo, seus dispositivos não podem contrariar as normas constitucionais, legais e regulamentadoras que lhe sejam aplicáveis.

9. Ao estabelecer as diretrizes para a apresentação das propostas técnicas, o Anexo II do Edital de licitação determinou as "Regras Específicas para a Proposta Técnica", definindo tanto o "Critério de Apresentação", como o de "Julgamento e Pontuação".

10. No presente caso, ao avaliar e pontuar as propostas técnicas apresentadas pelas licitantes à luz dos itens solicitados na regra editalícia, a contrario sensu, ***deixou de pautar-se pelo julgamento objetivo, expurgando do certame, no mínimo, os princípios de igualdade, da vinculação ao instrumento convocatório e da legalidade.***

• **Da Pontuação Atribuída ao Consórcio Gerenciador BRT**

11. O Consórcio GERENCIADOR BRT recebeu nota GRAU IV (50,00 PONTOS) neste critério, entretanto, verifica-se que a Proposta não atendeu plenamente esta categoria uma vez que ***não mostrou um conhecimento mais aprofundado dos serviços, no que diz respeito às metodologias correlacionadas e do serviço que está propondo realizar, conforme esta categoria de nota exige. A justificativa baseia-se nas seguintes observações:***

- O item 8.7.A.3. do Edital determina que ***"A licitante não poderá alegar, à posterior, desconhecimento de qualquer fato e a visita será agendada junto à Diretoria Geral da SEURB/PMB" (grifo nosso).*** Ainda no item 8.7.A.4.do Edital temos que ***"Caso a licitante não queira participar da visita nos dias programados, deverá apresentar, em substituição ao Atestado de Visita, declaração formal assinada pelo responsável técnico, sob as penalidades da lei, que tem pleno conhecimento das condições e peculiaridades inerentes à natureza dos trabalhos, e sobre o local do serviço, assumindo total responsabilidade por esta declaração, ficando impedida, no futuro, de***

pleitear por força do conhecimento declarado, quaisquer alterações contratuais de natureza técnica e/ou financeira...”.

Desta forma, apresentando falta de conhecimento mais aprofundado dos serviços, conforme determinado pela categoria de nota GRAU IV, a proposta técnica apresentada pelo **Consórcio GERENCIADOR BRT** não considerou qualquer informação sobre outros fatos relevantes informados às Proponentes pela Prefeitura Municipal de Belém – PMB nas Visitas Técnicas. Tais informações foram tratadas em item específico 1.1.1.2.10 FATOS RELEVANTES, página 29 apresentado pelo **Consórcio VETEC CONCREMAT**. Dentre as informações importantes que não foram consideradas na Proposta apresentada pelo **Consórcio GERENCIADOR BRT**, destaca-se:

- o a prioridade de execução dada ao trecho compreendido entre o Entroncamento e o terminal Mangueirão (abordada pelo **Consórcio VETEC CONCREMAT** no item 1.1.1.2. Características do Projeto, página 15);
- o a área em que o Terminal Mangueirão será construído foi definida recentemente em acordo com o DETRAN/PA e poderá não estar exatamente localizada como mostra o croqui apresentado no ANEXO I-II, Memorial Descritivo do Edital de Concorrência SEGE/PMB No.10/2014 (abordada pelo **Consórcio VETEC CONCREMAT** no item 1.1.1.2.3. 3 (Três) Terminais de Integração, página 19);
- o a possibilidade de os dados do projeto serem modificados uma vez que o projeto básico da via poderá ser readequado em até 80% (abordada pelo **Consórcio VETEC CONCREMAT** no item 1.1.1.2.10. Fatos Relevantes, página 29);
- o No item 1.1.1.5.3.7 – Obras de arte especiais da proposta técnica do **Consórcio GERENCIADOR BRT**, a falta de conhecimento deve ser considerada no subitem b) Mergulhão (Túnel) onde foram descritas informações detalhadas sobre o Mergulhão da Independência, obra d'arte que, conforme informações fornecidas na referida Visita Técnica e informado nos itens 1.1.1.2.10 Fatos Relevantes, página 29 e item 1.1.3.4 Projetos Executivos, página

34 da proposta técnica do **Consórcio VETEC CONCREMAT**, não será mais executada;

- No item 1.1.1.5.3.8 Equipamentos, subitem c) Estações da proposta técnica do **Consórcio GERENCIADOR BRT** não foi considerada a redução do número de estações de embarque que, ao invés de 18 serão 13, conforme é detalhado no *item 1.1.3.4 Projetos Executivos, página 34* da proposta técnica do **Consórcio VETEC CONCREMAT**;
- O **Consórcio VETEC CONCREMAT** abordou em sua Proposta Técnica o dimensionamento operacional dos terminais previsto, apresentando as linhas de ônibus, frota estimada, percurso de cada linha e previsão de passageiros atendidos (*item 1.1.2.3. 3 (Três) Terminais de Integração, páginas 22 a 24*). Essa informação não consta no *item 1.1.1.5.3.8 Equipamentos, subitem b) Terminais* da Proposta Técnica do **Consórcio GERENCIADOR BRT**, caracterizando desconhecimento do estudo realizado;
- O **Consórcio VETEC CONCREMAT** apresentou desenhos esquemáticos do projeto executivo referentes aos terminais, provenientes do Anexo I-II, Memorial Descritivo do Edital de Concorrência SEGE/PMB Nº.010/2014, no *item 1.1.1.2.3. 3 (Três) Terminais de Integração, nas páginas 19 a 23*. Na Proposta do **Consórcio GERENCIADOR BRT**, não se apresentaram figuras elucidativas sobre o projeto executivo;
- O **Consórcio VETEC CONCREMAT**, no item 1.1.2. Aspectos Relevantes do Empreendimento, nas páginas 32 e 33 da Proposta Técnica, discorre sobre o Histórico das Negociações (*item 1.1.2.1*) relacionadas à execução do objeto da Licitação, além da Dotação Orçamentária (*item 1.1.2.2*) para o BRT da Av. Augusto Montenegro, apresentando informações provenientes Edital de Concorrência SEGE/PMB, da Prefeitura Municipal de Belém/PA, No.010/2014. Estes aspectos não foram citados na Proposta Técnica do **Consórcio GERENCIADOR BRT**;

- No item 1.1 – *Conhecimento do Problema* da Proposta Técnica do **Consórcio GERENCIADOR BRT**, não se faz menção a características dos ônibus que serão utilizados no BRT. O **Consórcio VETEC CONCREMAT**, no item 1.1.1.2.8. *Ônibus Padrão BRT*, páginas 26 e 27, apresentou os tipos de ônibus que irão circular no BRT e suas características, como localização das portas, capacidade, comprimento total e largura, utilizando figuras obtidas no Edital de Concorrência SEGEF, da Prefeitura Municipal de Belém/PA, No. 010/2014;
- Na Proposta do **Consórcio VETEC CONCREMAT**, apresentou-se no item 1.1.1.2.9. *Linhas Troncais e Alimentadoras*, nas páginas 27 e 28, informações a respeito da proposta organizacional do Sistema de Ônibus de Belém, definindo um conceito para a rede de linhas, hierarquizando os serviços e estabelecendo um modelo de conexão e articulação entre estes. **Esta informação não foi abordada pelo Consórcio GERENCIADOR BRT em sua Proposta Técnica, pois no item 1.1.5.1 Definição, páginas 20 e 21, somente são descritos os tipos de linhas do Sistema;**
- No item 1.1.3. *Problemas Potenciais a Considerar no Desenvolvimento dos Trabalhos*, subitem 1.1.3.1, página 33 da Proposta Técnica do **Consórcio VETEC CONCREMAT**, ressalta-se que a extensão do trecho apresentada no Edital da Concorrência SEURB/PMB, No.024/2014 difere da extensão do Edital SEURB/PMB, No.010/2014, destacando que este fato representa uma inconsistência que necessita ser observada e adequada. **Esta observação não foi apontada na Proposta do Consórcio GERENCIADOR BRT;**
- A proposta técnica se fez de modo incompleto pelo **Consórcio GERENCIADOR BRT**, pois não foi apresentado o item 3.1.8 *SISTEMAS INTELIGENTES DE TRANSPORTE (ITS)* exigido no Edital. Este item foi atendido pelo **Consórcio VETEC- CONCREMAT**, conforme informações apresentadas no item 1.1.1.2.11. *Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS)*, páginas 30 e 31 no qual é apresentada uma tabela com informações relevantes sobre o tema, com listagem de todos os

equipamentos no mínimo necessários para o correto funcionamento do sistema BRT proposto, demonstrando conhecimento técnico sobre o assunto;

12. Após a análise do conteúdo apresentado na **Abordagem 1**, faz-se necessário, reconsiderar a pontuação atribuída ao **Consórcio GERENCIADOR BRT** como no máximo de **GRAU III (25,00 pontos)**.

13. Sendo assim, conforme os critérios de pontuação estabelecidos no Edital, o **Consórcio GERENCIADOR BRT** deve ter a pontuação da **Abordagem 1** reduzida para no máximo **25,00 (vinte e cinco) pontos** que após a aplicação do peso 0,30, resulta em **Nota Parcial do Critério** correspondente a **7,50 pontos**.

Da Pontuação Atribuída à Abordagem 2

14. O **Consórcio GERENCIADOR BRT** recebeu **nota 50,00** neste critério, entretanto, verificamos que a Proposta **não atendeu na totalidade**, o item exigido no Termo de Referência do Edital, pois a estrutura organizacional apresentada não está completa.

"Define-se estrutura organizacional como a ordenação e o agrupamento de atividades e recursos, visando ao alcance de objetivos e resultados estabelecidos"¹.

- Compreendendo que a ordenação e o agrupamento de atividades e recursos são representados pelo **Organograma (quantificando os recursos humanos)**, pela **Matriz de Responsabilidade** e pelo **Histograma**, pode-se afirmar que o **Consórcio GERENCIADOR BRT** não atendeu a essa exigência do Edital e listamos as evidências a seguir:
 - No **item 1.2.2.1 Matriz das Macroatividades por Área de Conhecimento**, páginas 68 e 69, apresentada na proposta técnica do **Consórcio GERENCIADOR BRT**, são apresentadas as responsabilidades dos setores, sem descrever as atribuições de cada profissional previsto no Anexo V.I do Edital;

¹ OLIVEIRA, Djalma de Pinto Rebouças de. Sistemas, organização & métodos: uma abordagem gerencial. 13º ed. São Paulo: Atlas, 2002

- o No Item 8.7.D. do Edital, há *"Declaração expressa da Licitante comprometendo-se que caso venha a ser vencedora do certame, providenciará no prazo máximo de 10 (dez) dias a contar da assinatura do Contrato a instalação de um escritório físico na localidade das obras, dotado de toda infraestrutura física necessária ao desenvolvimento dos trabalhos e adequado ao pessoal, materiais, móveis, utensílios, equipamentos, veículos, etc. que nele será locado os materiais e pessoal, conforme o histograma anexo V.I (...)"*, sendo este último grifo nosso. O organograma apresentado pelo **Consórcio GERENCIADOR BRT** em sua Proposta Técnica, no item 1.2.2.3 *Estrutura Organizacional para Execução das Atividades*, página 76 da proposta técnica, não apresenta os recursos humanos alocados e distribuídos conforme estabelecido no Anexo V.I do Edital;
- o No item 1.2.2.3 *Estrutura Organizacional para Execução das Atividades*, páginas 76 da proposta técnica do **Consórcio GERENCIADOR BRT**, existe um erro, pois o setor *Assessoria em Tráfego e Transportes* aparece repetido na figura;
- o No item 1.2.2.3 *Estrutura Organizacional para Execução das Atividades*, páginas 76 da proposta técnica do **Consórcio GERENCIADOR BRT**, existe inconsistência em relação ao Anexo V.I do Edital, pois os setores relativos à *Assessoria em Sistemas* e à *Assessoria em Tráfego e Transportes* estão alocados na área técnica *Consultoria Especializada e Análise de Projetos*, porém, o Anexo V.I do Edital determina que os profissionais que desempenham estas funções devem ser alocados na atividade técnica de *Fiscalização de Obras*;
- o No item 1.2.2.3 *Estrutura Organizacional para Execução das Atividades*, páginas 75 e 76 da proposta técnica do **Consórcio GERENCIADOR BRT**, não foram apresentadas as responsabilidades dos profissionais de nível superior, bem como também não consta na proposta técnica o Histograma, ambos especificados no Anexo V.I do Edital;

- Além dos pontos citados acima, verificamos que a proposta técnica do **Consórcio GERENCIADOR BRT** não atendeu na totalidade, o item 5 *ESCOPO DOS SERVIÇOS* exigido no Termo de Referência do Edital, pois em atendimento ao subitem 5.6.8 *Análise de Impactos das Obras com o Tráfego*, a proposta técnica apresentou o item *MACROATIVIDADE B.9. – APOIO À GESTÃO VIÁRIA DURANTE AS OBRAS* que não menciona a manutenção de profissional especializado em tráfego e transportes exigido nesta atividade;
- O Edital - Anexo II – *REGRAS ESPECÍFICAS PARA PROPOSTA TÉCNICA*, estabelece em seu o subitem 2.2.1.1. **GRAU I: 0 (zero) PONTO** - *Nessa categoria serão enquadrados os itens de avaliação para os quais a PROPONENTE não apresentou as informações e proposições mínimas requeridas, demonstrando desconhecimento do assunto, e, os itens para os quais a Licitante apresentou apenas as transcrições do Termo de Referência (negrito nosso).* Desta forma, observamos algumas transcrições apresentadas na proposta técnica do **Consórcio GERENCIADOR BRT**, a saber:
 - No Item 1.2.1 *METODOLOGIA DE TRABALHO*, página 48, o trecho “A função primordial a ser executada no apoio à Gestão Administrativa é, conforme explicitado no Termo de Referência e das normas da ABNT e/ou Normas Internacionais que se aplicarem aos serviços.” é uma transcrição do último parágrafo do item 5. *ESCOPO DOS SERVIÇOS*, do Edital;
 - Na tabela apresentada no item 1.3.2.6 *Correlação das Funcionalidades com as Exigências do Edital*, páginas 109 e 110, os itens descritos na primeira coluna foram transcritos do Edital – item 5.10.1 *Sistema Informatizado de Apoio a Gestão de Obras Via Internet*;
- Ainda analisando a tabela apresentada no item 1.3.2.6 *Correlação das Funcionalidades com as Exigências do Edital*, páginas 109 e 110, os itens descritos na segunda coluna não correspondem a nenhuma itemização da proposta técnica apresentada pelo **Consórcio GERENCIADOR BRT**;
- As atividades descritas no Edital, nos itens 5.1.1 *Estabelecimento de diretrizes, fluxos, sistemas de acompanhamento, procedimentos*

operacionais, engenharia, sociais, administrativos e financeiros, necessários ao apoio ao gerenciamento; 5.1.2 Sistemática de coleta, periodicidade, organização e análise dos dados; e 5.2 APOIO NO INTER-RELACIONAMENTO DA SEURB/PMB JUNTO AOS DIVERSOS AGENTES ENVOLVIDOS NA IMPLANTAÇÃO DO EMPREENDIMENTO, não foram apresentadas na proposta técnica do Consórcio GERENCIADOR BRT, diferentemente da apresentação da proposta técnica do Consórcio VETEC- CONCREMAT, onde estas correspondem as atividades 103, 104 e Macroatividade Grupo 200, respectivamente;

- No item 1.2.2.2 *Estrutura Analítica do Trabalho (EAT)*, página 70, apresentado na proposta técnica do Consórcio GERENCIADOR BRT (PRI-MAC), correspondente ao item B1 (3.2) – *Definição dos marcos topográficos de partida*, atividade correspondente ao item do Edital 5.5.4 - *Definidos os marcos topográficos de partida, que deverão ser mantidos pela SEURB/PMB/ Licitante Contratada/ Construtora, definição do plano de coordenadas/ programa a ser utilizado no decorrer da obra*, não está contemplada no item B1 MACROATIVIDADE INICIAL DAS OBRAS E INSTALAÇÕES, página 78 da proposta técnica do Consórcio GERENCIADOR BRT (PRI-MAC).

15. Após a análise do item 1.2 EXPOSIÇÃO SOBRE METODOLOGIA DE TRABALHO apresentado pelo Consórcio GERENCIADOR BRT e em cumprimento ao exigido na Abordagem 2, faz-se necessário, reconsiderar a pontuação como de no máximo GRAU III (25,00 pontos).

16. Sendo assim, conforme os critérios de pontuação estabelecidos no Edital e seu Anexos, o Consórcio GERENCIADOR BRT deve ter a pontuação da Abordagem 2 reduzida para 25,00 (vinte e cinco) pontos, que após a aplicação do peso 0,40, resulta em Nota Parcial do Critério correspondente a 10,00 pontos.

DA RECONSIDERAÇÃO QUANTO A PONTUAÇÃO FINAL (NOTA A)
ATRIBUÍDA AO CONSÓRCIO GERENCIADOR BRT

17. Conclui-se que, diante do exposto, nos itens acima, essa Douta Comissão Especial deverá reconsiderar sua análise e, por conseguinte, **REDUZIR a NOTA A – CONHECIMENTO DO PROBLEMA, METODOLOGIA E PLANO DE TRABALHO** atribuída ao **Consórcio GERENCIADOR BRT** de 50,00 (cinquenta pontos) para no máximo 32,50 pontos.

EQUIPE TÉCNICA CHAVE
NOTA B - CONSIDERAÇÕES INICIAIS

18. Aproveita-se, para todos os fins, a transcrição feita acima referente ao Anexo II, do Edital, em especial nos parágrafos 23 e 24 do presente recurso, uma vez que plenamente aplicáveis aos apontamentos que se passa fazer e que determinam a revisão da pontuação atribuída ao **Consórcio Gerenciador BRT** pela Douta Comissão Permanente de Licitações.

DA PONTUAÇÃO ATRIBUÍDA AO CONSÓRCIO GERENCIADOR BRT

Da Pontuação Atribuída ao Especialista Técnico Social

19. O **Consórcio GERENCIADOR BRT** recebeu nota máxima (2,50 PONTOS) para o profissional indicado como Especialista Técnico Social, entretanto, verificamos que tal pontuação não pode prosperar em razão dos motivos a seguir apresentados.

20. Para atendimento a este item o **Consórcio GERENCIADOR BRT** indicou a profissional **Eliana Marcondes Pralon**, apresentando seu currículo para atendimento do **CRITÉRIO A - EXPERIÊNCIA PROFISSIONAL** e três atestados para atendimento do **CRITÉRIO B - EXPERIÊNCIA ESPECÍFICA**.

21. Especificamente quanto aos atestados apresentados entre as páginas 694 a 702 da proposta técnica do **Consórcio GERENCIADOR BRT**, recentemente emitidos em 10/03/2015 pela Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano do Estado de São Paulo – CDHU, os mesmos não estão devidamente registrados na entidade profissional competente, contrariando assim as exigências estabelecidas nos itens 1.1.2.2 e 2.3.3 do Anexo II do Edital.

22. Destaca-se, nessa questão, ~~que tal~~ comprovação é obrigatória, visto não ter havido nenhum esclarecimento sobre a eventual não necessidade de apresentação do registro no CREA ou CAU conforme estabelecido nos itens 1.1.2.2 e 2.3.3 do Anexo II do Edital, exigências estas atendidas por todos os outros consórcios participantes do certame.

23. Desta forma, considerando que os atestados acima citados **não podem ser considerados válidos, a nota do CRITÉRIO B - EXPERIÊNCIA ESPECÍFICA a ser atribuída à profissional Eliana Marcondes Pralon deve ser zero.**

24. Assim, impõe-se a redução da nota atribuída à profissional Eliana Marcondes Pralon que, considerando que a mesma não conseguiu sua comprovação da experiência específica mínima exigida para a função a ser avaliada, **deve ter sua pontuação reduzida de 2,5 pontos para zero.**

DA PONTUAÇÃO ATRIBUÍDA AO CONSÓRCIO VETEC CONCREMAT

1. A Douta Comissão, ao atribuir nota técnica à **EQUIPE TÉCNICA CHAVE** do Consórcio **VETEC CONCREMAT**, equivocou-se ao avaliar e atribuir pontuação ao profissional **Paulo Assis Benites**, indicado para as funções de **Engenheiro Sênior – Sistemas**, quando em análise o **“CRITÉRIO B - EXPERIÊNCIA ESPECÍFICA”**, alegando não ter encontrado páginas contendo portas plataforma.

2. Como se demonstrará, a revisão por essa Douta Comissão da pontuação atribuída é ato que se impõe, como segue:

3. A Certidão de Acervo Técnico – CAT nº SZL 07202 emitida em nome do profissional **Paulo Assis Benites** como *“Responsável Técnico por Consultoria e Supervisão na Área da Engenharia Elétrica - Prestação de serviços de consultoria de supervisão do gerenciamento do projeto Linha 4 -Amarela do Metrô/SP abrangendo; monitoramento dos sistemas; energia elétrica de alta tensão, média tensão e baixa tensão, cabos, rede aérea, sistema elétrico de tração, iluminação, sinalização, controle e supervisão de trens e estações, alimentação de energia e aterramento”* e respectivo atestado, conforme fls. 988 a 993, escancaram a comprovação devidamente acervada da experiência exigida pelo Edital, de modo a contrariar

a afirmação dessa Douta Comissão, explique-se: a linha 4 do Metrô de São Paulo, foi a pioneira no país na utilização de portas de plataforma em suas estações. Veja-se a transcrição de texto extraído do site da Concessionária (<http://www.viaquatro.com.br/linha-4-amarela/tecnologia>):

"Modernidade baseada na mais alta tecnologia é o que não falta na Linha 4-Amarela. Presente nas estações, trens, Centro de Controle Operacional (CCO) e no sistema de sinalização, a inovação da Linha 4-Amarela ganha mais destaque por meio do sistema driverless, utilizado pela primeira vez na América Latina. Com ele, o trem é operado sem condutor, por um sistema baseado na comunicação, o CBTC. Nele, as velocidades são sempre mantidas dentro dos limites permitidos e reguladas de acordo com a necessidade, o que garante mais segurança. O CBTC permite a aproximação de dois trens, com toda segurança, a uma distância similar à dos automóveis nas ruas.

...

Nas estações, divisórias de vidro separam a plataforma dos trilhos e levam mais segurança aos usuários. As portas do trem se abrem em conjunto com as de plataforma e o trem para exatamente no ponto de embarque e desembarque dos usuários. Esse sistema contribui de maneira expressiva para a diminuição de acidentes, evita a queda de objetos na via e interrupções na oferta de viagens."

4. Da mesma forma no item Diferenciais, (<http://www.viaquatro.com.br/linha-4-amarela/diferenciais>), tem-se:

"Portas de plataforma

A Linha 4-Amarela foi a primeira na América Latina a entrar em funcionamento com divisórias de vidro separando a plataforma dos trilhos, as chamadas portas de plataforma em todas as suas estações.

As portas de plataforma impedem o acesso dos usuários aos trilhos, evitam quedas de objetos na via e outros acidentes. Elas se abrem juntamente com as do trem, que estaciona no ponto exato da entrada e saída dos usuários. A tecnologia já é utilizada nos metrô mais modernos do mundo, como Tóquio, Hong Kong, Cingapura, Seul, Barcelona e Paris, e irá contribuir de maneira expressiva para

a diminuição de acidentes e interrupções no transporte metropolitano de São Paulo."

5. Não remanesce qualquer dúvida de que efetivamente a Linha 4 – Amarela, da Companhia do Metropolitano de São Paulo, tem portas de plataforma.

6. Assim, reiteramos ter havido um equívoco, por parte dessa Douta Comissão, ao apreciar o atestado presente à página 988 e seguintes, da proposta, ou por desconhecer o projeto a que este alude. Destaque-se que o documento anexo ao atestado – fls. 994 998 – apresentado na proposta permite que se tenha a perfeita compreensão do quanto necessário ao atendimento das exigências, salvo se por extremo rigorismo de avaliação.

7. Cabe ressaltar que um projeto desta envergadura também compõe-se de vários elementos, além do sistema de portas de plataforma, tais como: bandejamento, rede estruturada, telefonia, rádio comunicação, entre outros. Ora, mesmo que os elementos citados não estejam expressos no atestado, de modo algum poderá levar a Douta Comissão concluir que não tenham existidos.

8. Lembre-se que no momento de elaboração do atestado leva-se em conta outros aspectos e por vezes, alguns elementos não são citados, o que não representa que não tenham sido objeto do escopo.

9. Durante a implantação da Linha 4 – Amarela do Metrô de São Paulo, os trabalhos contemplaram, como se verifica no item 3 Sistemas, o seguinte:

"3. Sistemas

- identificação da situação atual dos projetos dos sistemas.*
- acompanhamento das ações do Metrô e **CONTRATADAS** relativas a sistemas.*
- acompanhamento de especificação, contratação, negociação e compra, fabricação, testes, transporte, recebimento e instalação.*
- análise da integração com projeto e obras civis, quanto a cronograma e prazos limites para tomada de ações."*

10. Constata-se, portanto, que o objeto era mais extenso do que os pontuados no atestado.

11. É um equívoco grave fazer uma simplista do documentos, visto que como ficou demonstrado a referida Linha Amarela do Metrô de São Paulo, possui claramente portas de plataforma.

12. Desconsiderar tal conclusão implica ferir as bases legais do diploma relativo ao tema. Nesta direção as lições de Marçal Justen Filho, em sua obra "Comentários à Lei de Licitações e Contratos Administrativos", 14ª Edição, Editora Dialética, página 462, ao analisar a questão:

"A existência de documentos pode (e deve) ser acompanhada de outras investigações para assegurar a "atualidade" das informações. Muitas vezes, o sujeito executou certo objeto dezenas de anos antes. Continua a existir referência documental ao cumprimento satisfatório do objeto. Porém, há o risco de ausência de referibilidade entre o objeto executado anteriormente e aquele licitado.

...

É dever da Administração, diante da constatação de que a comprovação acerca da execução de objeto similar refere-se ao momento distante no tempo ou a circunstâncias diversas, promover diligências para apurar..."

13. No mesmo sentido, tem-se as visões do Egrégio Tribunal de Contas que para garantir que equívocos desta ordem prejudiquem empresas e profissionais, orienta no **Acórdão 616/2010 - Segunda Câmara**:

"Observe o dever de diligência contido no art. 43, § 3o, da Lei no 8.666/93, de forma a flexibilizar formalismos que podem redundar na frustração ao caráter competitivo que deve reger as licitações na administração pública."

14. Desta forma, a pontuação ao profissional **Paulo Assis Benites**, indicado para as funções de **Engenheiro Sênior – Sistemas** deverá ser retificada para **2,5 pontos** de modo a refletir a verdade expressa na proposta técnica apresentada.

15. Adilson Abreu Dallari em sua obra *"Aspectos Jurídicos da Licitação"*², com grande propriedade preleciona que: ***"não podem as normas constantes da abertura da licitação contrariar os princípios constitucionais aplicáveis à espécie, nem mesmo os princípios específicos, definidores do instituto"***.

16. Dentre os princípios constitucionais norteadores da Administração Pública, a saber:

"Art. 37. A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência..."

17. Para o processo licitatório, expressa o artigo 3º, da Lei 8.666/93:

"art. 3º - A licitação destina-se a garantir a observância do princípio constitucional da isonomia e a selecionar a proposta mais vantajosa para a Administração e será processada e julgada em estrita conformidade com os princípios básicos de legalidade, da impessoalidade, da moralidade, da igualdade, da publicidade administrativa, da vinculação ao instrumento convocatório, do julgamento objetivo e dos que lhe são correlatos:"

18. Em consequência, são totalmente nulos os atos que estabeleçam restrições capazes de fraudar a regra da igualdade entre os licitantes.

19. A análise pela ilustre Comissão, conforme amplamente demonstrado, ao contrário do que deveria, colide com inciso V, do artigo 43, da Lei 8.666/93, a saber:

² Aspectos Jurídicos da Licitação. 4ª Ed. Saraiva, São Paulo, 1997

“...

art. 43º - A licitação será processada e julgada com observância dos seguintes procedimentos:

...

V- julgamento e classificação das propostas de acordo com os critérios de avaliação constantes do edital;

...”

20. O legislador preocupado em não permitir tais equívocos, estabeleceu nos artigos 44º e 45º, da Lei 8.666/93:

“...

art. 44º - No julgamento das propostas, a Comissão levará em consideração os critérios objetivos definidos no edital, ou convite, os quais não devem contrariar as normas e princípios estabelecidos nesta Lei.

§ 1º - É vedada a utilização de qualquer elemento, critério ou fator sigiloso, secreto, subjetivo ou reservado que possa ainda que indiretamente elidir o princípio da igualdade entre os licitantes

....

e continua ...

Art. 45º - O julgamento das propostas será objetivo, devendo a Comissão de licitação ou o responsável pelo convite realizá-lo em conformidade com os tipos de licitação, os critérios previamente estabelecidos no ato convocatório e de acordo com os fatores exclusivamente nele referidos, de maneira a possibilitar sua aferição pelos licitantes e pelos órgãos de controle

....”

21. Como ensina Hely Lopes Meirelles: “O julgamento das propostas é ato vinculado às normas legais e ao estabelecido no edital pelo que não pode a Comissão desviar-se dos critérios fixados...” O julgamento da licitação comporta, portanto, uma atividade não discricionária,

mas sim vinculada, admitindo, destarte, reexame amplo pelo Poder Judiciário
(Celso Antônio Bandeira de Mello, Edital de Licitações, RDA 131:281).

CONCLUSÃO

22. Assim, requer o Consórcio Vetec-Concremat a intervenção dessa Autoridade, para que sejam retificados os julgamentos realizados pela Douta Comissão Permanente de Licitação, posto que contrários às determinações legais vigentes, e, consequentemente, que sejam corrigindo os equívocos cometidos atribuindo a correta pontuação aos licitantes, concedida elevação da nota técnica do Consórcio VETEC-CONCREMAT e corrigida a nota atribuída ao Consórcio Gerenciador BRT.

Termos em que, do que requer

Pede Deferimento

São Paulo, 06 de julho de 2015.

Geraldo Afonso Michelete
Geraldo Afonso Michelete

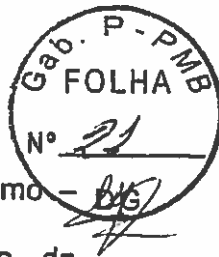
CREA: 367666-D

C.I.: MG 491.897

CONSÓRCIO VETEC CONCREMAT

Representante Legal do Consórcio

000919



Excelentíssimo Senhor Secretário, da Secretaria Municipal de Urbanismo - SEURB, da Prefeitura de Belém - PA
A/C. da MD Presidente da Comissão Permanente de Licitações da SEGEP/PMB

CONCORRENCIA Nº 24/2014
PROCESSO Nº 0004995/2014-SEURB

Objeto: Serviços Técnicos Especializados de Apoio ao Gerenciamento e Fiscalização de Obras e de Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS), para Implantação de Sistema de Transporte de Média Capacidade Padrão BRT - *Bus Rapid Transit*, no Município de Belém/PA, no Corredor da Av. Augusto Montenegro, Segundo Especificações Constantes no Edital e seus Anexos

CONSÓRCIO VETEC CONCREMAT,
constituído pelas empresas **VETEC ENGENHARIA LTDA.;** e **CONCREMAT ENGENHARIA E TECNOLOGIA S/A.,** inconformado com o Resultado de Julgamento das Propostas Técnicas da licitação em epígrafe, publicado no dia 08/04/2015, vem, mui respeitosamente, à presença de Vossa Senhoria, com fulcro nos princípios constitucionais, normas legais e, em especial o artigo 109, inciso I, letra "b", da Lei nº 8.666/93, interpor o presente

RECURSO ADMINISTRATIVO

requerendo desde logo, a revisão da decisão, pelos motivos de fato e de direito a seguir aduzidos:

DOS FATOS QUE ENSEJARAM A INTERPOSIÇÃO DO RECURSO

1. A Comissão Permanente de Licitação - SEGEP/PMB da Prefeitura Municipal de Belém tornou público o resultado de julgamento das propostas técnicas apresentadas pelos licitantes, para a CONCORRÊNCIA em epígrafe, ficando definida a pontuação da seguinte forma:

LICITANTE	NOTA TÉCNICA
1. CONSÓRCIO VETEC CONCREMAT	99,50
2. CONSÓRCIO LEME-EBEI	99,47
3. CONSÓRCIO GERENCIADOR BRT	99,00
4. CONSÓRCIO SETEPLA-URBANIZA	72,86

2. A Douta Comissão Permanente de Licitação deverá reconsiderar sua decisão, haja vista que não obedeceu aos termos do Edital a que está vinculada.

3. Assim, o presente recurso administrativo se presta a demonstrar que a r. Decisão da Comissão Permanente de Licitação deve ser reformada, com a alteração das notas das propostas técnicas apresentadas, conforme passa a recorrente a analisar.

DAS RAZÕES PARA PROVIMENTO DO RECURSO

4. Necessário se recordar, por primeiro, que o processo licitatório é o resultado de uma série de atos formais praticados pela Administração Pública, *iniciando-se pelo EDITAL*, seu instrumento convocatório, havendo de concluir-se pela **CONTRATAÇÃO** do vencedor do certame. O edital é, portanto, o documento fundamental de todo o processo de licitação.

5. Com efeito, a legislação impõe que é o edital e seus anexos que estabelecem as regras específicas de cada licitação, de tal sorte que todos os incidentes no processo deverão ser resolvidos de conformidade com seus termos e, por conseguinte, dentro de seus limites.

6. Diante desta constatação, mister salientar-se a situação hierárquica das normas contidas no edital. Em que pese o fato do edital constituir lei interna da licitação, é preciso identificá-lo como não sendo um documento hermético, isto é, desvinculado do sistema normativo dentro do processo licitatório e alheio ao mundo jurídico. Sendo, pois, um ato administrativo, como o é, está subordinado a todas as normas que condicionam tais atos em geral. Assim sendo, seus dispositivos não podem contrariar as normas constitucionais, legais e regulamentadoras que lhe sejam aplicáveis.

DO JULGAMENTO DAS PROPOSTAS TÉCNICAS

7. Ao estabelecer as diretrizes para a apresentação das propostas técnicas, o Anexo II do Edital de licitação determinou as "Regras Específicas para a Proposta Técnica", definindo tanto o "Critério de Apresentação", como o de "Julgamento e Pontuação".

8. Destaque-se, desde logo, que o encaminhamento das análises, por definição no Edital, terá por resultado o somatório da pontuação atribuída pela D. Comissão às propostas considerando o seguinte:

"...

2. CRITÉRIOS DE JULGAMENTO E PONTUAÇÃO DA PROPOSTA TÉCNICA

As propostas apresentadas serão analisadas e julgadas de acordo com os seguintes critérios objetivos:

2.1. Será atribuída pela Comissão Julgadora a "NOTA TÉCNICA" - NT, constituída pelas Notas Técnicas Parciais:

2.1.1. NOTA A - CONHECIMENTO DO PROBLEMA, METODOLOGIA E PLANO DE TRABALHO: pontuação máxima de 50,00 (cinquenta) pontos;

2.1.2. NOTA B - EQUIPE TÉCNICA CHAVE: pontuação máxima de 30,00 (trinta) pontos;

2.1.3. NOTA C - EXPERIÊNCIA DA LICITANTE: com pontuação máxima de 20,00 (vinte) pontos."

9. Objetivamente, o Edital circunscreve os parâmetros a serem seguidos pela Douta Comissão e demais participantes do certame, vinculando seus atos ao que nele está contido e deste modo, permite

aos licitantes conhecer e auxiliar na melhor solução a atender ao interesse público.

10. Em que pese o costumeiro acerto dessa Douta Comissão, no presente caso, ao avaliar e pontuar as propostas técnicas apresentadas pelas licitantes à luz dos itens solicitados na regra editalícia, a contrario sensu, *deixou de pautar-se pelo julgamento objetivo, expurgando do certame, no mínimo, os princípios de igualdade, da vinculação ao instrumento convocatório e da legalidade.*

11. Assim, insurge-se o Consórcio-Recorrente, contra a conclusão da Douta Comissão Permanente, que na formulação das "Notas Técnicas (NT)", desviou-se dos critérios objetivos estabelecidos para a Administração, impondo a reavaliação sistemática do julgamento das Propostas Técnicas, como segue.

DA PONTUAÇÃO ATRIBUÍDA AO CONSÓRCIO LEME-EBEI

NOTA A - CONSIDERAÇÕES INICIAIS

12. Estabelece o Anexo II, do Edital, em seu item 1. **CRITÉRIOS DE APRESENTAÇÃO DA PROPOSTA TÉCNICA**, subitem 1.1.1 **CONHECIMENTO DO PROBLEMA, METODOLOGIA E PLANO DE TRABALHO** que a PROPONENTE *"deverá apresentar de forma clara e objetiva, os métodos, sistemas informatizados de apoio à gestão de obras, critérios e formas propostas para a prestação dos serviços, considerando as atividades, cronologia dos trabalhos e a estrutura organizacional correspondente, dificuldades a serem enfrentadas em função das características das obras"* e fixou 3 categorias que serão enquadradas quando da avaliação das abordagens:

- a) **Abordagem 1:** *Conhecimento do problema, no qual a PROPONENTE demonstra conhecimento dos serviços a serem gerenciados e das suas características gerais e condições da sua execução e dificuldades a serem enfrentadas em função das características das obras;*
- b) **Abordagem 2:** *Exposição sobre a metodologia de trabalho, tratando da interpretação e consolidação das atividades a realizar, com*

encadeamento dos serviços em função das características das obras, soluções e documentos a serem gerados;

- c) **Abordagem 3: Sistemas Informatizados de Apoio a Gestão de Obras Via Internet, considerando o atendimento mínimo ao estabelecido no item 5.10 do Anexo I - Termo de Referência do edital.**

13. O mesmo Anexo II, item 2. **CRITÉRIOS DE JULGAMENTO E PONTUAÇÃO DA PROPOSTA TÉCNICA**, subitem 2.2., estabelece a pontuação da **NOTA A – CONHECIMENTO DO PROBLEMA, METODOLOGIA E PLANO DE TRABALHO**, bem como as categorias para os respectivos enquadramentos, a saber:

Questitos	NOTA MÁXIMA DO CRITÉRIO AVALIADO (a)	Peso (b)	NOTA PARCIAL DO CRITÉRIO (a) x (b)
Abordagem 1	50	0,30	15,00
Abordagem 2	50	0,40	20,00
Abordagem 3	50	0,30	15,00
NOTA MÁXIMA – ITEM A - CONHECIMENTO DO PROBLEMA, METODOLOGIA E PLANO DE TRABALHO			50,00

2.2.1.1. GRAU I: 0 (zero) PONTO - Nessa categoria serão enquadrados os itens de avaliação para os quais a **PROPONENTE** não apresentou as informações e proposições mínimas requeridas, demonstrando desconhecimento do assunto, e, os itens para os quais a Licitante apresentou apenas as transcrições do Termo de Referência.

2.2.1.2. GRAU II: 10,00 (dez) PONTOS - Nessa categoria, serão enquadrados os itens de avaliação para os quais a **PROPONENTE** apresentou as informações e proposições mínimas requeridas, mas contendo erros ou omissões, que caracterizam conhecimento insuficiente dos serviços, sugerindo que suas proposições não satisfazem adequadamente as expectativas mínimas esperadas quanto à qualidade dos serviços que se propõe a prestar.

2.2.1.3. GRAU III: 25,00 (vinte e cinco) PONTOS - Nessa categoria, serão enquadrados os itens de avaliação para os quais a **PROPONENTE** apresentou as informações e proposições mínimas requeridas, mostrando

conhecimento suficiente do problema, no que diz respeito às metodologias correlacionadas e dos serviços que está propondo a realizar, mostrando evidência de que oferece condições de atuar com desempenho satisfatório exigido no Edital.

2.2.1.4. GRAU IV: 50,00 (cinquenta) PONTOS - Nessa categoria serão enquadrados os itens de avaliação para os quais a PROPONENTE apresentou as informações e proposições requeridas, mostrando um conhecimento mais aprofundado dos serviços, no que diz respeito às metodologias correlacionadas e do serviço que está propondo realizar, apontando evidência de que oferece condições de atuar com desempenho sólido e com segurança, podendo colaborar significativamente para melhoria da qualidade dos serviços esperados.

14. Feitas estas considerações iniciais, não há como se concordar com a pontuação atribuída pela Comissão Permanente ao Consórcio LEME-EBEI, como se passa demonstrar:

Da Pontuação Atribuída à Abordagem 1

15. O Consórcio LEME-EBEI recebeu nota GRAU IV (50,00 PONTOS) neste critério, entretanto, verificou-se que a respectiva Proposta Técnica não atendeu plenamente esta categoria, uma vez que não mostrou conhecimento aprofundado dos serviços, no que diz respeito às metodologias correlacionadas e do serviço que está propondo realizar, conforme esta categoria de nota exige. A justificativa baseia-se nas seguintes observações:

- Acerca do Conhecimento do Problema, o Consórcio VETEC CONCREMAT apresentou conteúdo mais robusto acerca dos padrões de deslocamento da área em estudo, apresentando uma compilação de pesquisas de transporte atualizadas, executadas em 2014 na Av. Augusto Montenegro (item 1.1.1. Conhecimento do Empreendimento, páginas 10 e 11). Por outro lado, os dados mais recentes apresentados na Proposta do Consórcio LEME-EBEI referem-se à Pesquisa Screen Line de 2010, apontando, assim, desconhecimento dos dados atualizados.

- A segurança viária é um fator de extrema importância na tomada de decisão de intervenções no sistema de transporte. Desta forma, o Consórcio VETEC CONCREMAT apresentou em sua Proposta Técnica dados de acidentes de trânsito e respectivo mapa temático, obtidos pelo o DETRAN/PA, evidenciando que a Av. Augusto Montenegro, a Av. Almirante Barroso e a Av. Pedro Álvares Cabral são as vias em que ocorreram os maiores números de acidentes de trânsito em 2010 (*item 1.1.1 Conhecimento do Empreendimento, páginas 11 e 12*). A Proposta Técnica do Consórcio LEME-EBEI não apresentou nenhum tipo de dados de acidentes de trânsito na área em estudo, demonstrando desconhecimento do panorama da segurança viária no entorno das obras que serão realizadas.
- A Proposta Técnica do Consórcio VETEC CONCREMAT apresenta os diversos planos e estudos relativos a transporte elaborados nas últimas décadas, que comprovam a queda de mobilidade urbana na Região Metropolitana de Belém - RMB, contextualização que ressalta a importância da execução do objeto da Licitação (*item 1.1.1 Conhecimento do Empreendimento, página 12*). De maneira contrária, na Proposta Técnica do Consórcio LEME-EBEI, não foi abordado o histórico de estudos de mobilidade realizados para a RMB, mostrando, assim, conhecimento menos aprofundado sobre o assunto.
- O item 8.7.A.3. do Edital determina que *"A licitante não poderá alegar, à posterior, desconhecimento de qualquer fato e a visita será agendada junto à Diretoria Geral da SEURB/PMB" (grifo nosso)*. Ainda no item 8.7.A.4. do Edital temos que *"Caso a licitante não queira participar da visita nos dias programados, deverá apresentar, em substituição ao Atestado de Visita, declaração formal assinada pelo responsável técnico, sob as penalidades da lei, que tem pleno conhecimento das condições e peculiaridades inerentes à natureza dos trabalhos, e sobre o local do serviço, assumindo total responsabilidade por esta declaração, ficando impedida, no futuro, de pleitear por força do conhecimento declarado, quaisquer alterações contratuais de natureza técnica e/ou financeira..."*. A Proposta

apresentada pelo Consórcio LEME-EBEI não considerou as informações fornecidas pela Prefeitura Municipal de Belém – PMB nas Visitas Técnicas. Prova disso são as informações contidas no item 2.1.4.d) *Estações de Duplo-ataque, página 25*, que afirmam que “serão construídas 18 Estações duplo-ataque...”, além do item 2.1.4. g.2) *Mergulhão (Túnel) da Avenida Independência, páginas 27 e 28*, detalhando o Mergulhão da Independência. De acordo com informações fornecidas durante as Visitas Técnicas, o número de estações foi alterado, e o Túnel da Av. Independência não será mais executado. Desta forma, entende-se que o Consórcio LEME-EBEI apresentou informações equivocadas sobre os serviços a serem executados. A não execução do Mergulhão da Avenida Independência foi abordada na Proposta Técnica do Consórcio VETEC CONCREMAT, no item 1.1.1.2.7. *Construção de Obras de Arte Especiais, páginas 25 e 26*, e a alteração do número de estações de 18 para 13, a princípio, no item 1.1.3.4. *Projetos Executivos, página 34*.

- Outras informações fornecidas pela Prefeitura Municipal de Belém durante as Visitas Técnicas foram omitidas pelo Consórcio LEME-EBEI, já que este não as abordou no texto da Proposta, como:
 - A prioridade de execução dada ao trecho compreendido entre o Entroncamento e o terminal Mangueirão (abordada pelo Consórcio VETEC CONCREMAT no item 1.1.1.2. *Características do Projeto, página 16*);
 - A área em que o Terminal Mangueirão será construído foi definida recentemente em acordo com o DETRAN/PA e poderá não estar exatamente localizada como mostra o croqui apresentado no ANEXO I-II, Memorial Descritivo do Edital de Concorrência SEGEP/PMB No.10/2014 (abordada pelo Consórcio VETEC CONCREMAT no item 1.1.1.2.3. 3 *(Três) Terminais de Integração, página 23*);
 - A possibilidade de os dados do projeto serem modificados, uma vez que o projeto básico da via poderá ser readequado em até

80% (abordada pelo Consórcio VETEC CONCREMAT no item

1.1.1.2.10. *Fatos Relevantes, página 29*);

- O trecho entre a estaca 304 à estaca 325, por estar no setor mais estreito da via, terá sua seção transversal reduzida, conforme plantas entregues pela Prefeitura Municipal de Belém. Esta observação foi citada na Proposta Técnica do Consórcio VETEC CONCREMAT no item 1.1.1.2. *Característica do Projeto, página 16*, e a seção entregue pela PMB foi apresentada no item 1.1.1.2.2. *Pistas Multifaixas para o Tráfego Convencional de Veículos, página 19*.
- O Consórcio VETEC CONCREMAT apresentou desenhos esquemáticos do projeto executivo referentes aos terminais, provenientes do Anexo I-II, Memorial Descritivo do Edital de Concorrência SEGE/PMB No.010/2014, no item 1.1.1.2.3. 3 (Três) *Terminais de Integração, nas páginas 20 a 22*. Na Proposta do Consórcio LEME-EBEI, não se apresentaram figuras elucidativas sobre o projeto executivo.
- O Consórcio VETEC CONCREMAT abordou em sua Proposta Técnica o dimensionamento operacional dos terminais previsto, apresentando as linhas de ônibus, frota estimada, percurso de cada linha e previsão de passageiros atendidos (item 1.1.1.2.3. 3 (Três) *Terminais de Integração, páginas 21 a 23*). Essa informação não consta na Proposta Técnica do Consórcio LEME-EBEI, caracterizando desconhecimento do estudo realizado.
- No item 2.1.4 – *Conhecimento dos serviços a serem gerenciados, características gerais, condições de execução e dificuldades a serem enfrentadas* da Proposta Técnica do Consórcio LEME-EBEI, não se faz menção a características dos ônibus que serão utilizados no BRT. O Consórcio VETEC CONCREMAT, no item 1.1.1.2.8. *Ônibus Padrão BRT, páginas 26 e 27*, apresentou os tipos de ônibus que irão circular no BRT e suas características, como localização das portas, capacidade, comprimento total e largura, utilizando figuras obtidas no

Edital de Concorrência SEGEP, da Prefeitura Municipal de Belém/PA,
No. 010/2014.

- No item *1.1.1.2.11. Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS)*, páginas 30 e 31 da Proposta do Consórcio VETEC CONCREMAT, apresenta-se uma tabela com informações relevantes sobre o tema, com listagem de todos os equipamentos no mínimo necessários para o correto funcionamento do sistema BRT proposto, demonstrando conhecimento técnico sobre o assunto. **Este conteúdo não é abordado no item 2.1- Conhecimento do Problema da Proposta Técnica, do Consórcio LEME-EBEI.**
- Na Proposta do Consórcio VETEC CONCREMAT, apresentou-se no item *1.1.1.2.9. Linhas Troncais e Alimentadoras*, nas páginas 27 a 29, informações a respeito da proposta organizacional do Sistema de Ônibus de Belém, definindo um conceito para a rede de linhas, hierarquizando os serviços e estabelecendo um modelo de conexão e articulação entre estes. **Esta informação não foi abordada pelo Consórcio LEME-EBEI em sua Proposta Técnica.**
- O Consórcio VETEC CONCREMAT, no item *1.1.2. Aspectos Relevantes do Empreendimento*, nas páginas 32 e 33 da Proposta Técnica, discorre sobre o Histórico das Negociações (*item 1.1.2.1*) relacionadas à execução do objeto da Licitação, além da Dotação Orçamentária (*item 1.1.2.2*) para o BRT da Av. Augusto Montenegro, apresentando informações provenientes Edital de Concorrência SEGEP, da Prefeitura Municipal de Belém/PA, No.010/2014. Estes aspectos não foram citados na Proposta Técnica do Consórcio LEME-EBEI.
- No item *1.1.3. Problemas Potenciais a Considerar no Desenvolvimento dos Trabalhos*, subitem *1.3.1*, página 33 da Proposta Técnica do Consórcio VETEC CONCREMAT, ressalta-se que a extensão do trecho apresentada no Edital da Concorrência SEURB/PMB, No.024/2014 difere da extensão do Edital SEURB/PMB, No.010/2014, destacando que este fato representa uma inconsistência que necessita ser

observada e adequada. Esta observação não foi apontada na Proposta do Consórcio LEME-EBEI.

16. A ausência de conteúdo referente a aspectos relevantes sobre o Conhecimento do Problema e a qualquer informação sobre fatos relevantes fornecidos às Proponentes quando da Visita Técnica indica, portanto, **falta de conhecimento mais aprofundado dos serviços**, contrário ao determinado pela categoria de nota GRAU IV.

17. Após a análise do conteúdo apresentado na **Abordagem 1**, faz-se necessário, reconsiderar a pontuação atribuída ao Consórcio LEME-EBEI como de no máximo GRAU III e, por conseguinte, a retirada de 25,00 (vinte e cinco) pontos no total computado para o critério avaliado, invalidando assim a pontuação computada.

18. Sendo assim, conforme os critérios de pontuação estabelecido pelo Edital, o Consórcio LEME-EBEI deve ter a pontuação da Abordagem 1 reduzida para no máximo 25 (vinte e cinco) pontos que após a aplicação do peso 0,30, resulta em **Nota Parcial do Critério** correspondente a 7,50 pontos.

Da Pontuação Atribuída à Abordagem 2

19. O Consórcio LEME-EBEI recebeu nota 50,00 neste critério. Entretanto, verifica-se que a Proposta não atendeu na totalidade o item exigido no Termo de Referência do Edital, pois a estrutura organizacional apresentada não está completa, e encontraram-se transcrições do Edital em várias seções do texto. A justificativa baseia-se nas seguintes observações:

- No item 1.1.1. do Edital, há "*b) Abordagem 2: Exposição sobre a metodologia de trabalho, tratando da interpretação e consolidação das atividades a realizar, com encadeamento dos serviços em função das características das obras...*". A Proposta do Consórcio LEME-EBEI não apresentou um fluxograma com as relações entre as atividades

listadas em sua metodologia, não atendendo ao que é solicitado no Edital.

- No Item 8.7.D. do Edital, há *"Declaração expressa da Licitante, comprometendo-se que caso venha a ser vencedora do certame, providenciará no prazo máximo de 10 (dez) dias a contar da assinatura do Contrato a instalação de um escritório físico na localidade das obras, dotado de toda infraestrutura física necessária ao desenvolvimento dos trabalhos e adequado ao pessoal, materiais, móveis, utensílios, equipamentos, veículos, etc. que nele será locado os materiais e pessoal, conforme o histograma anexo V.I (...)", sendo este último grifo nosso. O organograma apresentado pelo Consórcio LEME-EBEI em sua Proposta Técnica, no item 2.2.5 – Plano de Utilização da Equipe Técnica Chave, página 70, não está com sua equipe dividida conforme o Anexo V.I do Edital.*
- Compreendendo que a ordenação e o agrupamento de atividades e recursos são representados pelo Organograma, pela Matriz de Responsabilidades e pelo Histograma, afirma-se que o Consórcio LEME-EBEI não atendeu a essa exigência do Edital, pois apresentou apenas um Organograma, que, como comentado no item anterior, está com a divisão da equipe em desacordo com o Anexo V.I. O Consórcio LEME-EBEI não apresentou a descrição das atribuições dos profissionais chave, não apresentou as responsabilidades dos profissionais de nível superior e não apresentou Histograma, com a disposição dos profissionais ao longo da execução do projeto.
- O item 2.2.1.1. do Edital cita *"GRAU I: 0 (zero) PONTO - Nessa categoria serão enquadrados os itens de avaliação para os quais a PROPONENTE não apresentou as informações e proposições mínimas requeridas, demonstrando desconhecimento do assunto, e, os itens para os quais a Licitante apresentou apenas as transcrições do Termo de Referência"*. Ao analisar a Proposta do Consórcio LEME-EBEI, observaram-se diversas transcrições do Edital:

- No item 2.1.5. b), página 32 da Proposta do Consórcio LEME-EBEI consta: "(...) O Consórcio LEME-EBEI acompanhará a elaboração do Cadastro de Interferências a ser elaborado pela Construtora responsável pela execução das obras e serviços, com os respectivos enfoques: Físico, Jurídico e Orçamentário. Neste acompanhamento deverão ser verificados, se foram consideradas as eventuais conexões e/ou ligações futuras em função dos remanejamentos das redes de serviços públicos e de terceiros, redes ou dutos aéreos ou subterrâneos de distribuição de água, esgoto, drenagem pluvial, energia elétrica, telefonia, gás, TV a cabo, rede de dados, e outras que possam interferir com a implantação do projeto."

No Edital, item 5.3. APOIO A GESTÃO DE INTERFERÊNCIAS, consta "(...) A Licitante Contratada, neste sentido, acompanhará a elaboração do Cadastro de Interferências a ser elaborado pela Construtora responsável pela execução das obras e serviços, com os respectivos enfoques: Físico, Jurídico e Orçamentário. Neste acompanhamento deverão ser verificados, se foram consideradas as eventuais conexões e/ou ligações futuras em função dos remanejamentos das redes de serviços públicos e de terceiros, redes ou dutos aéreos ou subterrâneos de distribuição de água, esgoto, drenagem pluvial, energia elétrica, telefonia, gás, TV a cabo, rede de dados, e outras que possam interferir com a implantação do projeto."

- No item 2.1.5. c), página 33 da Proposta do Consórcio LEME-EBEI há: "O Consórcio LEME-EBEI atuará na elaboração dos processos de desapropriação, mantendo-se informada sobre os prazos de andamento dos mesmos, cuja execução será de responsabilidade da SEURB/PMB, visando antever os impactos no andamento das obras. Estas informações deverão ser lançadas no Sistema Informatizado de

Gerenciamento de Obras, compreendendo as seguintes etapas:

- **Avaliação;**
- **Projetos para desapropriação,**
- **Levantamento planialtimétrico cadastral;**
- **Cadastros individuais das propriedades;**
- **Laudos individuais de avaliação imobiliária;**
- **Relatórios**
- **Preparação dos processos de desapropriação;**
- **Montagem de processos de desapropriação."**

No Edital, item 5.4. APOIO A GESTÃO DE TRABALHO TÉCNICO SOCIAL PARA REGULARIZAÇÃO FUNDIÁRIA, consta

"Elaboração dos processos de desapropriação, mantendo-se informada sobre os prazos de andamento dos mesmos, cuja execução será de responsabilidade da SEURB/PMB, visando antever os impactos no andamento das obras. Estas informações deverão ser lançadas no Sistema Informatizado de Gerenciamento de Obras, compreendendo as seguintes etapas:

- **Avaliação;**
- **Projetos para desapropriação,**
- **Levantamento planialtimétrico cadastral;**
- **Cadastros individuais das propriedades;**
- **Laudos individuais de avaliação imobiliária;**
- **Relatórios**
- **Preparação dos processos de desapropriação;**
- **Montagem de processos de desapropriação."**

- o No item 2.1.5. d), página 33 da Proposta do Consórcio LEME-EBEI há: "As atividades de fiscalização e acompanhamento das obras serão prestadas pelo CONSÓRCIO LEME-EBEI em todas as suas etapas, verificando a conformidade dos trabalhos e as devidas soluções para as não conformidades. Os serviços compreenderão basicamente do seguinte:

- **Análise de Projetos;**

- **Apoio a Supervisão/Fiscalização e Acompanhamento Técnico da Execução das Obras e Serviços segundo o Projeto e Especificações;**
- **Implantação dos Diários de Obras:**
Padronização dos diários de obra, conforme modelo a ser desenvolvido pela gerenciadora junto com a SEURB/PMB, para todos os contratos; anotação nos diários de obra de todo e qualquer desvio, anormalidades ou irregularidades verificadas, disponibilização das informações dos diários de obra via internet;
- **Acompanhamento Físico e Financeiro das Obras:**
Atualização do cronograma físico e financeiro; análise dos desvios de programação; avaliação das medições das Contratadas;
- **Apoio a Fiscalização das obras:**
 - **Será realizada a fiscalização da qualidade dos serviços mediante inspeção visual, por amostragem, observando a obediência aos projetos e especificações, boa prática de execução, normas técnicas aplicáveis, condições de saúde, segurança do trabalho e meio ambiente, por parte das Contratadas, propondo à SEURB/PMB, quando necessário, a aplicação de penalidades à empresa responsável pela execução das obras;**
 - **Acompanhamento e conferência dos serviços de topografia realizados pelas construtoras no que se refere à verificação: das medições de campo, das cadernetas de campo, dos cálculos referentes aos serviços topográficos;**
 - **Monitoramento dos controles tecnológicos e análise dos resultados de ensaios de controle de qualidade de materiais e serviços, realizados**

pelas Contratadas e realização de Controle Tecnológico de Contraprova;

- *Elaboração de apontamentos de serviços e quantidades executadas, para posterior processamento das medições dos serviços, em conformidade com os valores contratuais;*
- *Levantamento de quantidade de serviços adicionais, não constantes do escopo original contratado com a construtora, cuja necessidade se verifique durante o andamento da obra com a devida análise dos preços propostos.*
- *Fiscalização das Construtoras no Cumprimento dos Aspectos Ambientais*
 - *Avaliação do plano de controle ambiental das obras apresentado pelas construtoras e respectivo acompanhamento durante todo o período contratual;*
 - *Verificação por amostragem, do cumprimento das especificações e requisitos ambientais para atendimento às exigências das licenças ambientais.*
- *Fiscalização das Construtoras na Implantação do Plano de Comunicação Social*

Fiscalização da implantação, pelas Construtoras, de plano de comunicação social que deverá compreender a elaboração e execução de campanha informativa junto à população residente no entorno das obras e usuários das vias afetadas pelo empreendimento, bem como articulação com órgãos/ concessionárias, órgão de controle de trânsito, cujas atividades apresentem interfaces com o empreendimento, a fim de mitigar e/ou evitar maiores transtornos à dinâmica urbana local.
- *Análise de Impactos das Obras com o Tráfego*

O CONSÓRCIO LEME-EBEI manterá profissional especializado em tráfego e transportes, para analisar as necessidades construtivas das obras e as propostas de desvios provisórios de tráfego de modo a juntamente com o responsável pelo trânsito do município em questão, minimizar os impactos destes desvios com a mobilidade local, observando a população e o comércio local.

- **Recebimento dos serviços**
- O CONSÓRCIO LEME-EBEI participará ativamente do recebimento provisório das obras juntamente com a SEURB/PMB, incluindo a emissão do respectivo "Termo de Recebimento".
- **Provisório (TRP)**, tomando providências junto às construtoras para execução de eventuais reparos até o recebimento definitivo das mesmas;
- O CONSÓRCIO LEME-EBEI também participará do recebimento definitivo das obras juntamente com a SEURB/PMB, incluindo a emissão do Termo de Recebimento Definitivo (TRD), que se dará após a execução das ligações definitivas das concessionárias, desde que assim estabelecidas pela SEURB/PMB."

No Edital, item 5.6. APOIO A FISCALIZAÇÃO DAS OBRAS, consta "Apoio a fiscalização e acompanhamento das obras em todas as suas etapas verificando a conformidade dos trabalhos e as devidas soluções para as não conformidades. Compreende as atividades relacionadas com:

5.6.1. **Análise de Projetos**

5.6.2. **Apoio a Supervisão/ Fiscalização e acompanhamento técnico da execução das obras e serviços segundo o projeto e especificações**

5.6.3. **Implantação dos diários de obras compreendendo: padronização dos diários de obra, conforme modelo a ser desenvolvido pela gerenciadora junto com a SEURB/PMB, para**

todos os contratos; Anotação nos diários de obra de todo e qualquer desvio, anormalidades ou irregularidades verificadas, disponibilização das informações dos diários de obra via internet;

5.6.4. Acompanhamento físico e financeiro das obras: atualização do cronograma físico e financeiro; análise dos desvios de programação; avaliação das medições das Contratadas;

5.6.5. Apoio a Fiscalização das obras:

- ✓ Fiscalização da qualidade dos serviços mediante inspeção visual, por amostragem, observando a obediência aos projetos e especificações, boa prática de execução, normas técnicas aplicáveis, condições de saúde, segurança do trabalho e meio ambiente, por parte das Contratadas, propondo à SEURB/PMB, quando necessário, a aplicação de penalidades à empresa responsável pela execução das obras;
- ✓ Acompanhamento e conferência dos serviços de topografia realizados pelas construtoras no que se refere à verificação: das medições de campo, das cadernetas de campo, dos cálculos referentes aos serviços topográficos;
- ✓ Monitoramento dos controles tecnológicos e análise dos resultados de ensaios de controle de qualidade de materiais e serviços, realizados pelas Contratadas e realização de Controle Tecnológico de Contraprova;
- ✓ Elaboração de apontamentos de serviços e quantidades executadas, para posterior processamento das medições dos serviços, em conformidade com os valores contratuais;
- ✓ Levantamento de quantidade de serviços adicionais, não constantes do escopo original contratado com a construtora, cuja necessidade se verifique durante o andamento da obra com a devida análise dos preços propostos.

5.6.6. Fiscalização das Construtoras no cumprimento dos aspectos ambientais

- ✓ *Avaliação do plano de controle ambiental das obras apresentado pelas construtoras e respectivo acompanhamento durante todo o período contratual;*
- ✓ *Verificação por amostragem, do cumprimento das especificações e requisitos ambientais para atendimento às exigências das licenças ambientais.*

5.6.7. Fiscalização das Construtoras na implantação do plano de comunicação social

- ✓ *Fiscalização da implantação, pelas Construtoras, de plano de comunicação social que deverá compreender a elaboração e execução de campanha informativa junto à população residente no entorno das obras e usuários das vias afetadas pelo empreendimento, bem como articulação com órgãos/ concessionárias, órgão de controle de trânsito, cujas atividades apresentem interfaces com o empreendimento, a fim de mitigar e/ou evitar maiores transtornos à dinâmica urbana local.*

5.6.8. Análise de Impactos das Obras com o Tráfego

A Licitante Contratada deverá manter profissional especializado em tráfego e transportes, para analisar as necessidades construtivas das obras e as propostas de desvios provisórios de tráfego de modo a juntamente com o responsável pelo trânsito do município em questão, minimizar os impactos destes desvios com a mobilidade local, observando a população e o comércio local

5.6.9. Recebimento dos serviços

- ✓ *Recebimento provisório das obras juntamente com a SEURB/PMB, incluindo a emissão do Termo de Recebimento:*
- ✓ *Provisório (TRP), tomando providências junto às construtoras para execução de eventuais reparos até o recebimento definitivo das mesmas;*
- ✓ *Recebimento definitivo das obras juntamente com a SEURB/PMB, incluindo a emissão do Termo de Recebimento Definitivo (TRD), que se dará após a*

execução das ligações definitivas das concessionárias, desde que assim estabelecidas pela SEURB/PMB."

- No item 2.1.5. e), página 35 da Proposta do Consórcio LEME-EBEI há: "O Consórcio LEME-EBEI prestará o apoio necessário à SEURB/PMB na solução de eventuais problemas relacionados às licenças ambientais, participando ativamente das seguintes atividades:

- **Elaboração de Relatório Técnico** visando subsidiar a solicitação de Autorização para supressão de vegetação em área urbana, de acordo com as previsões do projeto;
- **Participar de vistorias técnicas e de reuniões junto à Secretaria Municipal de Meio Ambiente – SEMMA;**
- **Efetuar o acompanhamento do Processo de Licenciamento Ambiental** referente à autorização de supressão de vegetação (ASV) e outros referentes às questões ambientais."

No Edital, item 5.7. ASSESSORIA AMBIENTAL, consta:

- **"Elaboração de Relatório Técnico** que subsidiará a solicitação de Autorização para Supressão de Vegetação em área urbana
- **Vistoria Técnica e reuniões junto à Secretaria Municipal de Meio Ambiente – SEMMA;**
- **Acompanhamento do Processo de Licenciamento Ambiental** referente à autorização de supressão de vegetação (ASV) e outros referentes as questões ambientais."

- No item 2.1.5. f), página 35 da Proposta do Consórcio LEME-EBEI, há: "Execução das atividades de apoio a fiscalização e acompanhamento da implantação das obras dos sistemas inteligentes de transporte (ITS) englobando inspeção, auditoria, fiscalização e acompanhamento da implantação, referentes aos fornecimentos e serviços efetivamente

executados, conforme contratos firmados entre a SEURB/PMB e os Fornecedores, para implantação dos sistemas inteligentes de transporte (ITS)."

No Edital, item 5.8. APOIO A FISCALIZAÇÃO E ACOMPANHAMENTO DA IMPLANTAÇÃO DOS ELETROTUDOS, CONDUITES, CAIXAS NAS ESTAÇÕES E TERMINAIS DE PASSAGEIROS QUE SERVIRÃO PARA OS SISTEMAS INTELIGENTES DE TRANSPORTE (ITS), há:

"Execução das atividades de apoio a fiscalização e acompanhamento da implantação dados sistemas inteligentes de transporte (ITS) englobando inspeção, auditoria, fiscalização e acompanhamento da implantação, referentes aos fornecimentos e serviços efetivamente executados, conforme contratos firmados entre a SEURB/PMB e os Fornecedores, para implantação dos sistemas inteligentes de transporte (ITS)."

- o Na descrição da "Atividade - Apoio ao Inter-Relacionamento junto aos Diversos Agentes Envolvidos na Implantação do Empreendimento", item 2.2.2, na página 51 da Proposta do Consórcio LEME-EBEI, há "Apoio à SEURB/PMB no inter-relacionamento com os diversos agentes envolvidos no processo de implantação das Obras e de Sistemas inteligentes de transporte (ITS), e no acompanhamento do cumprimento, pelos responsáveis, da documentação e aspectos legais de interesse do empreendimento, sejam convênios, financiamento, e outros, tais como: Municipais, Estaduais e Federais; Agentes Financiadores; Órgãos/Agentes de Fiscalização; Construtoras/ e demais fornecedores; outros envolvidos."

No Edital, item 5.2. APOIO NO INTER-RELACIONAMENTO DA SEURB/PMB JUNTO AOS DIVERSOS AGENTES ENVOLVIDOS NA IMPLANTAÇÃO DO EMPREENDIMENTO, há: "Realização de apoio à SEURB/PMB no inter-relacionamento com os diversos agentes envolvidos no processo de implantação das Obras e de Sistemas inteligentes de transporte (ITS), e no acompanhamento

do cumprimento, pelos responsáveis, da documentação e aspectos legais de interesse do empreendimento, sejam convênios, financiamento, e outros, tais como:

- Municipais, Estaduais e Federais;
- Agentes Financiadores;
- Órgãos/Agentes de Fiscalização;
- Construtoras/ e demais fornecedores;
- Outros envolvidos. (...)"

- o Na "Atividade – Acompanhamento da Remoção de Interferências", item 2.2.2, na página 56 da Proposta do Consórcio LEME-EBEI, consta: "(...) O CONSÓRCIO, neste sentido, acompanhará a elaboração do Cadastro de Interferências a ser elaborado pela Empreiteira responsável pela execução das obras e serviços, com os respectivos enfoques: Físico, Jurídico e Orçamentário. Neste acompanhamento serão verificados, se foram consideradas as eventuais conexões e/ou ligações futuras em função dos remanejamentos das redes de serviços públicos e de terceiros, redes ou dutos aéreos ou subterrâneos de distribuição de água, esgoto, drenagem pluvial, energia elétrica, telefonia, gás, TV a cabo, rede de dados, e outras que possam interferir com a implantação do projeto."
No Edital, item 5.3. APOIO A GESTÃO DE INTERFERÊNCIAS, há: "(...) A Licitante Contratada, neste sentido, acompanhará a elaboração do Cadastro de Interferências a ser elaborado pela Construtora responsável pela execução das obras e serviços, com os respectivos enfoques: Físico, Jurídico e Orçamentário. Neste acompanhamento deverão ser verificados, se foram consideradas as eventuais conexões e/ou ligações futuras em função dos remanejamentos das redes de serviços públicos e de terceiros, redes ou dutos aéreos ou subterrâneos de distribuição de água, esgoto, drenagem pluvial, energia elétrica, telefonia, gás, TV a cabo, rede de dados, e outras que possam interferir com a implantação do projeto."

- o Na descrição da "Atividade – Impacto das Obras com o Tráfego", item 2.2.2, na página 60 da Proposta do Consórcio LEME-EBEI,

há: "O CONSÓRCIO manterá profissional especializado em tráfego e transportes, para analisar as necessidades construtivas das obras e as propostas de desvios provisórios de tráfego de modo a juntamente com o responsável pelo trânsito do município em questão, minimizar os impactos destes desvios com a mobilidade local, observando a população e o comércio local."

No Edital, item 5.6.8. Análise de Impactos das Obras com o Tráfego, consta: "A Licitante Contratada deverá manter profissional especializado em tráfego e transportes, para analisar as necessidades construtivas das obras e as propostas de desvios provisórios de tráfego de modo a juntamente com o responsável pelo trânsito do município em questão, minimizar os impactos destes desvios com a mobilidade local, observando a população e o comércio local".

- o Na "Atividade – Análise de Riscos", item 2.2.2, na página 63 da Proposta do Consórcio LEME-EBEI, há: "O CONSÓRCIO realizará mensalmente a análise e elaboração de relatórios e gráficos de riscos potenciais para a perfeita conclusão do empreendimento nos prazos e datas marco pré-definidas, mediante a integração de todos os atos que sejam relativos aos projetos, ações e formalidades institucionais, fornecimentos, montagens, construções e demais intervenções ao empreendimento, efetuando a projeção dos eventos críticos compatibilizados ao cronograma dos projetos, obras, sistema de controle eletrônico (ITS), prazos limites e datas-marcos contratuais, em conformidade com a Atividade – Diligenciamento para o rigoroso cumprimento de prazos."

No Edital, item 5.1. subitem 10, consta: "Análise de Riscos: A Contratada deve realizar mensalmente a análise e elaboração de

relatórios e gráficos de riscos potenciais para a perfeita conclusão do empreendimento nos prazos e datas marco pré-definidas, mediante a integração de todos os atos que sejam relativos aos projetos, ações e formalidades institucionais, fornecimentos, montagens, construções e demais intervenções ao empreendimento, efetuando a projeção dos eventos críticos compatibilizados ao cronograma dos projetos, obras, sistema de controle eletrônico (ITS), prazos limites e datas-marcos contratuais. (...)”

- o Na descrição da “Atividade – Acompanhamento das Ações de Desapropriação, Reintegração de Posse e Reassentamento”, item 2.2.2, na página 66 da Proposta do Consórcio LEME-EBEI, há: “Acompanhar e diligenciar as ações relativas às providências com relação a ações de desapropriação, (...), cuja execução será de responsabilidade da SEURB/PMB, visando antever os impactos no andamento das obras. Estas informações deverão ser lançadas no Sistema Informatizado de Gerenciamento de Obras, compreendendo as seguintes etapas de: avaliação; análise dos projetos para desapropriação; levantamento planialtimétrico cadastral; cadastros individuais das propriedades; laudos individuais de avaliação imobiliária; emissão de relatórios; preparação dos processos de desapropriação; montagem de processos de desapropriação.”

No Edital, item 5.4. APOIO A GESTÃO DE TRABALHO TÉCNICO SOCIAL PARA REGULARIZAÇÃO FUNDIÁRIA, consta:

“Elaboração dos processos de desapropriação, mantendo-se informada sobre os prazos de andamento dos mesmos, cuja execução será de responsabilidade da SEURB/PMB, visando antever os impactos no andamento das obras. Estas informações deverão ser lançadas no Sistema Informatizado de Gerenciamento de Obras, compreendendo as seguintes etapas:

- Avaliação;

- Levantamento planialtimétrico cadastral;

- Cadastros individuais das propriedades;
- Laudos individuais de avaliação imobiliária;
- Relatórios
- Preparação dos processos de desapropriação;
- Montagem de processos de desapropriação."

20. Após a análise do item 1.2 EXPOSIÇÃO SOBRE METODOLOGIA DE TRABALHO apresentado pelo Consórcio LEME-EBEI e em cumprimento ao exigido na Abordagem 2, faz-se necessário, reconsiderar como de no máximo GRAU II, com a retirada de 40,00 (quarenta) pontos no total computado.

21. Sendo assim, conforme os critérios estabelecidos pelo Edital, o Consórcio LEME-EBEI deve ter a pontuação da Abordagem 2 reduzida para no máximo 10 (dez) pontos, que após a aplicação do peso 0,4, resulta em Nota Parcial do Critério correspondente a 4,00 pontos.

DA RECONSIDERAÇÃO QUANTO A PONTUAÇÃO FINAL (NOTA A)
ATRIBUÍDA AO CONSÓRCIO LEME-EBEI

22. Conclui-se que, diante do exposto nos itens acima, essa Douta Comissão Especial deverá reconsiderar sua análise e por conseguinte REDUZIR a NOTA A – CONHECIMENTO DO PROBLEMA, METODOLOGIA E PLANO DE TRABALHO atribuída ao Consórcio LEME-EBEI, de 50,00 (cinquenta pontos) para no máximo 26,5 (vinte e seis, vírgula cinco) pontos.

EQUIPE TÉCNICA CHAVE
NOTA B – CONSIDERAÇÕES INICIAIS

23. Estabelece o Anexo II, do Edital:

"1.1.2. EQUIPE TÉCNICA CHAVE: Deverá apresentar a relação dos profissionais que integrarão a equipe técnica chave, conforme Anexo XI do edital, proposta para a condução dos serviços, compreendendo:

- 1 Coordenador Geral;
- 1 Especialista em Planejamento;
- 1 Engenheiro Sênior – Obras Cíveis;
- 1 Engenheiro/ Arquiteto Sênior – Projetos;
- 1 Engenheiro Sênior – Sistemas;
- 1 Especialista em Trabalho Técnico Social;
- 1 Especialista em Tráfego e Transportes;
- 1 Especialista Sênior Ambiental.

Para os profissionais citados deverão ser apresentados os seguintes documentos:

1.1.2.1. Curriculum Vitae de cada profissional indicado, conforme modelo constante do Anexo VII, do edital.

1.1.2.2. Atestados ou certidões que comprovem a experiência específica, devidamente registrado(s) na entidade profissional competente (CREA ou CAU), e que deverão estar acompanhados dos respectivos Certificados de Acervo Técnico - CAT, conforme item 2.3 deste Anexo.

24. O mesmo Anexo II estabelece:

...

2.3. A pontuação da NOTA B - EQUIPE TÉCNICA CHAVE - Pontuação máxima 30,00 (trinta) pontos - será atribuída em função da qualificação dos profissionais que integrarão a equipe técnica chave apresentada, conforme descrito a seguir, utilizando-se para sua determinação os quesitos e pontuações máximas considerados no item 2.3, deste Anexo.

2.3.1. A licitante deverá apresentar relação explícita e declaração formal da disponibilidade dos profissionais que integrarão a equipe técnica chave, sob as penas cabíveis.

2.3.2. A Equipe Técnica Chave a ser pontuada deverá ser composta, no mínimo, pelos seguintes profissionais:

- 1 Coordenador Geral;
- 1 Especialista em Planejamento;
- 1 Engenheiro Sênior – Obras Cíveis;
- 1 Engenheiro/ Arquiteto Sênior – Projetos;
- 1 Engenheiro Sênior – Sistemas;
- 1 Especialista em Trabalho Técnico Social;

- 1 Especialista em Tráfego e Transportes;
- 1 Especialista Sênior Ambiental.

2.3.2.1. Caso o profissional indicado para compor a Equipe Técnica Chave não apresente comprovação da experiência mínima exigida para a função a ser avaliada, não será atribuída pontuação à proposta técnica da licitante em relação a este profissional.

2.3.3. Os profissionais indicados para compor a equipe técnica chave deverão comprovar: as experiências profissionais - Critério "A", através do currículo, estando sujeito a diligências por parte da Comissão de Julgamento, para comprovação das informações prestadas, e, as experiências específicas - Critério "B", através de atestado(s) de capacidade técnica, em nome do profissional, emitido por pessoa jurídica de direito público ou privado, devidamente registrado na entidade profissional competente (CREA ou CAU), com a(s) respectiva(s) Certidão(ões) de Acervo(s) Técnico(s) - CAT.

...

2.3.3.6. ESPECIALISTA EM TRABALHO TÉCNICO SOCIAL

2.3.3.6.1. Poderá ser atribuída ao Especialista em Trabalho Técnico Social a nota parcial máxima de 2,50 (dois vírgula cinquenta) pontos, utilizando-se para sua determinação a "Nota do Critério Avaliado" obtida de acordo com os seguintes critérios, observados os respectivos pesos, conforme indicados no quadro abaixo:

CRITÉRIOS DE AVALIAÇÃO			NOTA DO CRITÉRIO AVALIADO (a)	PESO (b)	NOTA PARCIAL DO CRITÉRIO (a x b)
CRITÉRIO	DISCRIMINAÇÃO	FORMA DE COMPROVAÇÃO			
A	Experiência Profissional	Currículo		0,005	
B	Experiência Específica	Atestado(s) de capacidade técnica		0,020	

2.3.3.6.2. CRITÉRIO A - EXPERIÊNCIA PROFISSIONAL – Profissional com mais de 12 anos de formado, e, experiência profissional comprovada por meio de currículo, estando sujeito a diligências por parte da Comissão de Julgamento, para comprovação das informações prestadas, de experiência como Responsável Técnico e/ou Coordenador e/ou

especialista de serviços técnicos sociais em serviços de apoio ao gerenciamento e/ou a supervisão e/ou à fiscalização, e/ou gerenciamento, e/ou supervisão e/ou fiscalização de obras em geral:

• As atividades deverão conter o período de realização dos serviços, com indicação de início e fim de todas as atividades. O tempo de experiência considerado será a somatória dos tempos das atividades incluindo os períodos relativos aos serviços, não sendo considerados períodos concomitantes.

Não apresentado	< 3 anos	≥ 3 anos e < 6 anos	≥ 6 anos
0 pontos	25,00 pontos	50,00 pontos	100,00 pontos

2.3.3.6.3. CRITÉRIO B - EXPERIÊNCIA ESPECÍFICA - comprovação por meio de atestado(s) de capacidade técnica, em nome do profissional, emitido por pessoa jurídica de direito público ou privado, de experiência como Responsável Técnico e/ou Coordenador e/ou especialista de serviços técnicos sociais em serviços de apoio ao gerenciamento e/ou a supervisão e/ou à fiscalização, e/ou gerenciamento, e/ou supervisão e/ou fiscalização de obras em geral, sendo:

EXIGÊNCIAS	PONTUAÇÃO
Trabalho técnico social em serviços de apoio ao: gerenciamento e/ou supervisão e/ou fiscalização da execução de obras de sistema viário, em área urbana, incluindo comunicação social e desapropriação.	
3 ou mais Atestados	100,00
2 Atestados	50,00
1 Atestado	25,00
Não comprovada experiência	0
PONTUAÇÃO TOTAL MÁXIMA	100,00

Destaca-se, ainda, as questões abaixo:

2.5.2. Serão desclassificadas as Propostas Técnicas de licitantes que:

...

2.5.2.4. Não atenderem as exigências deste Edital, e com borrões, rasuras, emendas, ressalvas ou omissões.

2.5.2.5. Apresentem propostas contendo borrões, rasuras, emendas, ressalvas e omissões.

25. Também neste caso, feitas estas considerações iniciais, não há como se concordar com a pontuação atribuída ao Consórcio LEME-EBEI, como se passa demonstrar.

Da Pontuação Atribuída ao Especialista Técnico Social

26. O Consórcio LEME-EBEI recebeu nota máxima (2,50 PONTOS) para o profissional indicado como Especialista Técnico Social, entretanto, verificamos que tal pontuação não pode prosperar em razão dos motivos a seguir apresentados.

27. Para atendimento a este item o Consórcio LEME-EBEI indicou o profissional Paulo Márcio Veloso, apresentando seu currículo para atendimento do CRITÉRIO A - EXPERIÊNCIA PROFISSIONAL e três atestados para atendimento do CRITÉRIO B - EXPERIÊNCIA ESPECÍFICA..

28. Especificamente quanto ao atestado apresentado entre as páginas 483 a 492 da proposta técnica do Consórcio LEME-EBEI, emitido em 20/08/2010 pela Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Regional do Estado do Pará – SEDURB, o mesmo não pode ser considerado, visto que a Certidão de Acervo Técnico refere-se ao Contrato 0014/209 e o Atestado refere-se ao Contrato 0014/2003-SEDURB, ou seja, os documentos não são correspondentes.

29. Desta forma, o referido atestado não pode ser considerado válido para a nota do CRITÉRIO B - EXPERIÊNCIA ESPECÍFICA a ser atribuída ao profissional Paulo Márcio Veloso.

30. Assim, torna-se mister a redução da nota atribuída ao profissional Paulo Márcio Veloso quanto ao CRITÉRIO B - EXPERIÊNCIA ESPECÍFICA, pois o mesmo só apresentou dois atestados, qual seja: há de ser reduzida pontuação específica $50 \times 0,020 = 1$ ponto e por conseguinte a pontuação total de 2,5 para 1,5 pontos.

Da Desconformidade da Documentação Apresentada

31. O Consórcio LEME-EBEI não apresentou, para todos os profissionais indicados em sua equipe chave, currículos conforme modelo constante do Anexo VII do Edital, contrariando as exigências explícitas constantes do item 1.1.2.1. do Anexo II.

32. Não foram apresentadas informações e campos com indicação para a função, nome do informante, qualificação, bem como assinaturas do técnico e informante dos dados.

33. Além disso, cabe frisar que, praticamente todos os profissionais apresentaram currículos com descrição de alguns trabalhos que, somados seus tempos de serviços, ficam aquém da pontuação máxima obtida.

34. Ou seja, pelas omissões ocorridas, o Consórcio LEME-EBEI não atendeu as exigências deste Edital, conforme itens 2.5.2.4 e 2.5.2.5 do Anexo II, devendo, portanto, ser desclassificado do certame.

DA PONTUAÇÃO ATRIBUÍDA AO CONSÓRCIO GERENCIADOR BRT**NOTA A - CONSIDERAÇÕES INICIAIS**

35. Aproveita-se, para todos os fins, a transcrição feita acima referente ao Anexo II, do Edital, em especial nos parágrafos 12 e 13 do presente recurso, uma vez que plenamente aplicáveis aos apontamentos que se passa fazer e que determinam a revisão da pontuação atribuída ao Consórcio Gerenciador BRT pela Douta Comissão Permanente de Licitações.

Da Pontuação Atribuída à Abordagem 1

36. O Consórcio GERENCIADOR BRT recebeu nota GRAU IV (50,00 PONTOS) neste critério, entretanto, verifica-se que a Proposta não atendeu plenamente esta categoria uma vez que não mostrou um conhecimento mais aprofundado dos serviços, no que diz respeito às metodologias correlacionadas e do serviço que está propondo

realizar, conforme esta categoria de nota exige. A justificativa baseia-se nas seguintes observações:

- O item 8,7.A.3. do Edital determina que *"A licitante não poderá alegar, à posterior, desconhecimento de qualquer fato e a visita será agendada junto à Diretoria Geral da SEURB/PMB" (grifo nosso)*. Ainda no item 8.7.A.4.do Edital temos que *"Caso a licitante não queira participar da visita nos dias programados, deverá apresentar, em substituição ao Atestado de Visita, declaração formal assinada pelo responsável técnico, sob as penalidades da lei, que tem pleno conhecimento das condições e peculiaridades inerentes à natureza dos trabalhos, e sobre o local do serviço, assumindo total responsabilidade por esta declaração, ficando impedida, no futuro, de pleitear por força do conhecimento declarado, quaisquer alterações contratuais de natureza técnica e/ou financeira..."*.

Desta forma, apresentando falta de conhecimento mais aprofundado dos serviços, conforme determinado pela categoria de nota GRAU IV, a proposta técnica apresentada pelo Consórcio GERENCIADOR BRT não considerou qualquer informação sobre outros fatos relevantes informados às Proponentes pela Prefeitura Municipal de Belém – PMB nas Visitas Técnicas. Tais informações foram tratadas em item específico 1.1.1.2.10 FATOS RELEVANTES, página 29 apresentado pelo Consórcio VETEC CONCREMAT. Dentre as informações importantes que não foram consideradas na Proposta apresentada pelo Consórcio GERENCIADOR BRT, destaca-se:

- a prioridade de execução dada ao trecho compreendido entre o Entroncamento e o terminal Mangueirão (abordada pelo Consórcio VETEC CONCREMAT no item 1.1.1.2. Características do Projeto, página 15);
- a área em que o Terminal Mangueirão será construído foi definida recentemente em acordo com o DETRAN/PA e poderá não estar exatamente localizada como mostra o croqui apresentado no ANEXO I-II, Memorial Descritivo do Edital de Concorrência SEGEP/PMB No.10/2014 (abordada pelo Consórcio VETEC

CONCREMAT no item 1.1.1.2.3. 3 (*Três Terminais de Integração, página 19*);

- a possibilidade de os dados do projeto serem modificados uma vez que o projeto básico da via poderá ser readequado em até 80% (abordada pelo **Consórcio VETEC CONCREMAT** no item 1.1.1.2.10. *Fatos Relevantes, página 29*);
 - No item 1.1.1.5.3.7 – Obras de arte especiais da proposta técnica do **Consórcio GERENCIADOR BRT**, a falta de conhecimento deve ser considerada no subitem b) Mergulhão (Túnel) onde foram descritas informações detalhadas sobre o Mergulhão da Independência, obra d'arte que, conforme informações fornecidas na referida Visita Técnica e informado nos *itens 1.1.1.2.10 Fatos Relevantes, página 29 e item 1.1.3.4 Projetos Executivos, página 34* da proposta técnica do **Consórcio VETEC CONCREMAT**, não será mais executada;
 - No item 1.1.1.5.3.8 Equipamentos, subitem c) Estações da proposta técnica do **Consórcio GERENCIADOR BRT** não foi considerada a redução do número de estações de embarque que, ao invés de 18 serão 13, conforme é detalhado no *item 1.1.3.4 Projetos Executivos, página 34* da proposta técnica do **Consórcio VETEC CONCREMAT**;
- O **Consórcio VETEC CONCREMAT** abordou em sua Proposta Técnica o dimensionamento operacional dos terminais previsto, apresentando as linhas de ônibus, frota estimada, percurso de cada linha e previsão de passageiros atendidos (*item 1.1.2.3. 3 (Três Terminais de Integração, páginas 22 a 24)*). Essa informação não consta no *item 1.1.1.5.3.8 Equipamentos, subitem b) Terminais* da Proposta Técnica do **Consórcio GERENCIADOR BRT**, caracterizando desconhecimento do estudo realizado;
 - O **Consórcio VETEC CONCREMAT** apresentou desenhos esquemáticos do projeto executivo referentes aos terminais, provenientes do Anexo I-II, Memorial Descritivo do Edital de Concorrência SEGE/PMB Nº.010/2014, no *item 1.1.1.2.3. 3 (Três*

Terminais de Integração, nas páginas 19 a 23. Na Proposta do Consórcio GERENCIADOR BRT, não se apresentaram figuras elucidativas sobre o projeto executivo;

- O Consórcio VETEC CONCREMAT, no item 1.1.2. Aspectos Relevantes do Empreendimento, nas páginas 32 e 33 da Proposta Técnica, discorre sobre o Histórico das Negociações (item 1.1.2.1) relacionadas à execução do objeto da Licitação, além da Dotação Orçamentária (item 1.1.2.2) para o BRT da Av. Augusto Montenegro, apresentando informações provenientes Edital de Concorrência SEGEP, da Prefeitura Municipal de Belém/PA, No.010/2014. Estes aspectos não foram citados na Proposta Técnica do Consórcio GERENCIADOR BRT;
- No item 1.1 – Conhecimento do Problema da Proposta Técnica do Consórcio GERENCIADOR BRT, não se faz menção a características dos ônibus que serão utilizados no BRT. O Consórcio VETEC CONCREMAT, no item 1.1.1.2.8. Ônibus Padrão BRT, páginas 26 e 27, apresentou os tipos de ônibus que irão circular no BRT e suas características, como localização das portas, capacidade, comprimento total e largura, utilizando figuras obtidas no Edital de Concorrência SEGEP, da Prefeitura Municipal de Belém/PA, No. 010/2014;
- Na Proposta do Consórcio VETEC CONCREMAT, apresentou-se no item 1.1.1.2.9. Linhas Troncais e Alimentadoras, nas páginas 27 e 28, informações a respeito da proposta organizacional do Sistema de Ônibus de Belém, definindo um conceito para a rede de linhas, hierarquizando os serviços e estabelecendo um modelo de conexão e articulação entre estes. Esta informação não foi abordada pelo Consórcio GERENCIADOR BRT em sua Proposta Técnica, pois no item 1.1.5.1 Definição, páginas 20 e 21, somente são descritos os tipos de linhas do Sistema;
- No item 1.1.3. Problemas Potenciais a Considerar no Desenvolvimento dos Trabalhos, subitem 1.1.3.1, página 33 da Proposta Técnica do Consórcio VETEC CONCREMAT, ressalta-se que a extensão do trecho

apresentada no Edital da Concorrência SEURB/PMB, No.024/2014 difere da extensão do Edital SEURB/PMB, No.010/2014, destacando que este fato representa uma inconsistência que necessita ser observada e adequada. Esta observação não foi apontada na Proposta do Consórcio GERENCIADOR BRT;

- A proposta técnica se fez de modo incompleto pelo Consórcio GERENCIADOR BRT, pois não foi apresentado o item 3.1.8 **SISTEMAS INTELIGENTES DE TRANSPORTE (ITS)** exigido no Edital. Este item foi atendido pelo Consórcio VETEC- CONCREMAT, conforme informações apresentadas no item 1.1.1.2.11. *Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS)*, páginas 30 e 31 no qual é apresentada uma tabela com informações relevantes sobre o tema, com listagem de todos os equipamentos no mínimo necessários para o correto funcionamento do sistema BRT proposto, demonstrando conhecimento técnico sobre o assunto;

37. Após a análise do conteúdo apresentado na Abordagem 1, faz-se necessário, reconsiderar a pontuação atribuída ao Consórcio GERENCIADOR BRT como no máximo de GRAU III (25,00 pontos).

38. Sendo assim, conforme os critérios de pontuação estabelecidos no Edital, o Consórcio GERENCIADOR BRT deve ter a pontuação da Abordagem 1 reduzida para no máximo 25,00 (vinte e cinco) pontos que após a aplicação do peso 0,30, resulta em Nota Parcial do Critério correspondente a 7,50 pontos.

Da Pontuação Atribuída à Abordagem 2

39. O Consórcio GERENCIADOR BRT recebeu nota 50,00 neste critério, entretanto, verificamos que a Proposta não atendeu na totalidade, o item exigido no Termo de Referência do Edital, pois a estrutura organizacional apresentada não está completa.

*"Define-se estrutura organizacional como a ordenação e o agrupamento de atividades e recursos, visando ao alcance de objetivos e resultados estabelecidos"*¹.

- Compreendendo que a ordenação e o agrupamento de atividades e recursos são representados pelo Organograma (quantificando os recursos humanos), pela Matriz de Responsabilidade e pelo Histograma, pode-se afirmar que o Consórcio GERENCIADOR BRT não atendeu a essa exigência do Edital e listamos as evidências a seguir:
 - No item 1.2.2.1 *Matriz das Macroatividades por Área de Conhecimento*, páginas 68 e 69, apresentada na proposta técnica do Consórcio GERENCIADOR BRT, são apresentadas as responsabilidades dos setores, sem descrever as atribuições de cada profissional previsto no Anexo V.I do Edital;
 - No Item 8.7.D. do Edital, há *"Declaração expressa da Licitante, comprometendo-se que caso venha a ser vencedora do certame, providenciará no prazo máximo de 10 (dez) dias a contar da assinatura do Contrato a instalação de um escritório físico na localidade das obras, dotado de toda infraestrutura física necessária ao desenvolvimento dos trabalhos e adequado ao pessoal, materiais, móveis, utensílios, equipamentos, veículos, etc. que nele será locado os materiais e pessoal, conforme o histograma anexo V.I (...)"*, sendo este último grifo nosso. O organograma apresentado pelo Consórcio GERENCIADOR BRT em sua Proposta Técnica, no item 1.2.2.3 *Estrutura Organizacional para Execução das Atividades*, página 76 da proposta técnica, não apresenta os recursos humanos alocados e distribuídos conforme estabelecido no Anexo V.I do Edital;
 - No item 1.2.2.3 *Estrutura Organizacional para Execução das Atividades*, páginas 76 da proposta técnica do Consórcio

¹ OLIVEIRA, Djalma de Pinto Rebouças de. *Sistemas, organização & métodos: uma abordagem gerencial*. 13ª ed. São Paulo: Atlas, 2002

GERENCIADOR BRT, existe um erro, pois o setor *Assessoria em Tráfego e Transportes* aparece repetido na figura;

- o No item 1.2.2.3 *Estrutura Organizacional para Execução das Atividades*, páginas 76 da proposta técnica do Consórcio GERENCIADOR BRT, existe inconsistência em relação ao Anexo V.I do Edital, pois os setores relativos à *Assessoria em Sistemas e à Assessoria em Tráfego e Transportes* estão alocados na área técnica *Consultoria Especializada e Análise de Projetos*, porém, o Anexo V.I do Edital determina que os profissionais que desempenham estas funções devem ser alocados na atividade técnica de *Fiscalização de Obras*;
- o No item 1.2.2.3 *Estrutura Organizacional para Execução das Atividades*, páginas 75 e 76 da proposta técnica do Consórcio GERENCIADOR BRT, não foram apresentadas as responsabilidades dos profissionais de nível superior, bem como também não consta na proposta técnica o Histograma, ambos especificados no Anexo V.I do Edital;
- Além dos pontos citados acima, verificamos que a proposta técnica do Consórcio GERENCIADOR BRT não atendeu na totalidade, o item 5 – *ESCOPO DOS SERVIÇOS* exigido no Termo de Referência do Edital, pois em atendimento ao subitem 5.6.8 *Análise de Impactos das Obras com o Tráfego*, a proposta técnica apresentou o item *MACROATIVIDADE B.9. – APOIO À GESTÃO VIÁRIA DURANTE AS OBRAS* que não menciona a manutenção de profissional especializado em tráfego e transportes exigido nesta atividade;
- O Edital - Anexo II – *REGRAS ESPECÍFICAS PARA PROPOSTA TÉCNICA*, estabelece em seu o subitem 2.2.1.1. *GRAU I: 0 (zero) PONTO* - *Nessa categoria serão enquadrados os itens de avaliação para os quais a PROPONENTE não apresentou as informações e proposições mínimas requeridas, demonstrando desconhecimento do assunto, e, os itens para os quais a Licitante apresentou apenas as transcrições do Termo de Referência (negrito nosso)*. Desta forma, observamos algumas transcrições apresentadas na proposta técnica do Consórcio GERENCIADOR BRT, a saber:

- No item 1.2.1 *METODOLOGIA DE TRABALHO*, página 48, o trecho *"A função primordial a ser executada no apoio à Gestão Administrativa é, conforme explicitado no Termo de Referência e das normas da ABNT e/ou Normas Internacionais que se aplicarem aos serviços."* é uma transcrição do último parágrafo do item 5. *ESCOPO DOS SERVIÇOS*, do Edital;
- Na tabela apresentada no item 1.3.2.6 *Correlação das Funcionalidades com as Exigências do Edital*, páginas 109 e 110, os itens descritos na primeira coluna foram transcritos do Edital – item 5.10.1 *Sistema Informatizado de Apoio a Gestão de Obras Via Internet*;
- Ainda analisando a tabela apresentada no item 1.3.2.6 *Correlação das Funcionalidades com as Exigências do Edital*, páginas 109 e 110, os itens descritos na segunda coluna não correspondem a nenhuma itemização da proposta técnica apresentada pelo **Consórcio GERENCIADOR BRT**;
- As atividades descritas no Edital, nos itens 5.1.1 *Estabelecimento de diretrizes, fluxos, sistemas de acompanhamento, procedimentos operacionais, engenharia, sociais, administrativos e financeiros, necessários ao apoio ao gerenciamento*; 5.1.2 *Sistemática de coleta, periodicidade, organização e análise dos dados*; e 5.2 *APOIO NO INTER-RELACIONAMENTO DA SEURB/PMB JUNTO AOS DIVERSOS AGENTES ENVOLVIDOS NA IMPLANTAÇÃO DO EMPREENDIMENTO*, não foram apresentadas na proposta técnica do **Consórcio GERENCIADOR BRT**, diferentemente da apresentação da proposta técnica do **Consórcio VETEC- CONCREMAT**, onde estas correspondem as atividades 103, 104 e Macroatividade Grupo 200, respectivamente;
- No item 1.2.2.2 *Estrutura Analítica do Trabalho (EAT)*, página 70, apresentado na proposta técnica do **Consórcio GERENCIADOR BRT (PRI-MAC)**, correspondente ao item B1 (3.2) – *Definição dos marcos topográficos de partida*, atividade correspondente ao item do Edital 5.5.4 - *Definidos os marcos topográficos de partida, que deverão ser mantidos pela SEURB/PMB/ Licitante Contratada/ Construtora, definição do plano*

de coordenadas/ programa a ser utilizado no decorrer da obra, não está contemplada no item B1 MACROATIVIDADE INICIAL DAS OBRAS E INSTALAÇÕES, página 78 da proposta técnica do Consórcio GERENCIADOR BRT (PRI-MAC).

40. Após a análise do item 1.2 EXPOSIÇÃO SOBRE METODOLOGIA DE TRABALHO apresentado pelo Consórcio GERENCIADOR BRT e em cumprimento ao exigido na Abordagem 2, faz-se necessário, reconsiderar a pontuação como de no máximo GRAU III (25,00 pontos).

41. Sendo assim, conforme os critérios de pontuação estabelecidos no Edital e seu Anexos, o Consórcio GERENCIADOR BRT deve ter a pontuação da Abordagem 2 reduzida para 25,00 (vinte e cinco) pontos, que após a aplicação do peso 0,40, resulta em Nota Parcial do Critério correspondente a 10,00 pontos.

DA RECONSIDERAÇÃO QUANTO A PONTUAÇÃO FINAL (NOTA A)
ATRIBUÍDA AO CONSÓRCIO GERENCIADOR BRT

42. Conclui-se que, diante do exposto nos itens acima, essa Douta Comissão Especial deverá reconsiderar sua análise e por conseguinte, REDUZIR a NOTA A – CONHECIMENTO DO PROBLEMA, METODOLOGIA E PLANO DE TRABALHO atribuída ao Consórcio GERENCIADOR BRT de 50,00 (cinquenta pontos) para no máximo 32,50 pontos.

EQUIPE TÉCNICA CHAVE
NOTA B - CONSIDERAÇÕES INICIAIS

43. Aproveita-se, para todos os fins, a transcrição feita acima referente ao Anexo II, do Edital, em especial nos parágrafos 23 e 24 do presente recurso, uma vez que plenamente aplicáveis aos apontamentos que se passa fazer e que determinam a revisão da

pontuação atribuída ao Consórcio Gerenciador BRT pela Douta Comissão Permanente de Licitações.

DA PONTUAÇÃO ATRIBUÍDA AO CONSÓRCIO GERENCIADOR BRT

Da Pontuação Atribuída ao Especialista Técnico Social

44. O Consórcio GERENCIADOR BRT recebeu nota máxima (2,50 PONTOS) para o profissional indicado como Especialista Técnico Social, entretanto, verificamos que tal pontuação não pode prosperar em razão dos motivos a seguir apresentados.

45. Para atendimento a este item o Consórcio GERENCIADOR BRT indicou a profissional Eliana Marcondes Pralon, apresentando seu currículo para atendimento do CRITÉRIO A - EXPERIÊNCIA PROFISSIONAL e três atestados para atendimento do CRITÉRIO B - EXPERIÊNCIA ESPECÍFICA.

46. Especificamente quanto aos atestados apresentados entre as páginas 694 a 702 da proposta técnica do Consórcio GERENCIADOR BRT, recentemente emitidos em 10/03/2015 pela Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano do Estado de São Paulo – CDHU, os mesmos não estão devidamente registrados na entidade profissional competente, contrariando assim as exigências estabelecidas nos itens 1.1.2.2 e 2.3.3 do Anexo II do Edital.

47. Destaca-se, nessa questão, que tal comprovação é obrigatória, visto não ter havido nenhum esclarecimento sobre a eventual não necessidade de apresentação do registro no CREA ou CAU, conforme estabelecido nos itens 1.1.2.2 e 2.3.3 do Anexo II do Edital, exigências estas atendidas por todos os outros consórcios participantes do certame.

48. Desta forma, considerando que os atestados acima citados não podem ser considerados válidos, a nota do CRITÉRIO B - EXPERIÊNCIA ESPECÍFICA a ser atribuída à profissional Eliana Marcondes Pralon deve ser zero.

49. Assim, impõe-se a redução da nota atribuída à profissional Eliana Marcondes Pralon que, considerando que a

mesma não conseguiu sua comprovação da experiência específica mínima exigida para a função a ser avaliada, deve ter sua pontuação reduzida de 2,5 pontos para zero.

DA PONTUAÇÃO ATRIBUÍDA AO CONSÓRCIO SETEPLA-URBANIZA

NOTA A - CONSIDERAÇÕES INICIAIS

50. Também, neste caso, aproveita-se para todos os fins, a transcrição feita acima referente ao Anexo II, do Edital, em especial nos parágrafos 12 e 13 do presente recurso, uma vez que plenamente aplicáveis aos apontamentos que se passa fazer e que determinam a revisão da pontuação atribuída ao Consórcio SETEPLA-URBANIZA pela Douta Comissão Permanente de Licitações.

Da Pontuação Atribuída à Abordagem 1

51. O Consórcio SETEPLA-URBANIZA recebeu nota GRAU IV (50,00 PONTOS) neste critério, entretanto, verificou-se que a respectiva Proposta Técnica não atendeu plenamente esta categoria, uma vez que não mostrou conhecimento aprofundado dos serviços, no que diz respeito às metodologias correlacionadas e do serviço que está propondo realizar, conforme esta categoria de nota exige. A justificativa baseia-se nas seguintes observações:

- Acerca do Conhecimento do Problema, o Consórcio VETEC CONCREMAT apresentou conteúdo mais robusto acerca dos padrões de deslocamento da área em estudo, apresentando uma compilação de pesquisas de transporte atualizadas, executadas em 2014 na Av. Augusto Montenegro (item 1.1.1. Conhecimento do Empreendimento, páginas 10 e 11). Por outro lado, os dados mais recentes apresentados na Proposta do Consórcio SETEPLA-URBANIZA referem-se a alguns dados relativos ao Estudo de Viabilidade Econômica para Melhoramento do Sistema de Transporte da Região Metropolitana de Belém (EV/2003) e ao Estudo Preparatório para o Projeto do Sistema de Transporte por

Ônibus da Região Metropolitana de Belém (EV/2009), apontando, assim, desconhecimento dos dados atualizados (*item 1.1.1 Localização e Contexto, página 8*).

- A segurança viária é um fator de extrema importância na tomada de decisão de intervenções no sistema de transporte. Desta forma, o Consórcio VETEC CONCREMAT apresentou em sua Proposta Técnica dados de acidentes de trânsito e respectivo mapa temático, obtidos pelo o DETRAN/PA, evidenciando que a Av. Augusto Montenegro, a Av. Almirante Barroso e a Av. Pedro Álvares Cabral são as vias em que ocorreram os maiores números de acidentes de trânsito em 2010 (*item 1.1.1 Conhecimento do Empreendimento, páginas 11 e 12*). A Proposta Técnica do Consórcio SETEPLA-URBANIZA não apresentou nenhum tipo de dados de acidentes de trânsito na área em estudo, demonstrando desconhecimento do panorama da segurança viária no entorno das obras que serão realizadas.
- O item 8.7.A.3. do Edital determina que *"A licitante não poderá alegar, à posterior, desconhecimento de qualquer fato e a visita será agendada junto à Diretoria Geral da SEURB/PMB" (grifo nosso)*. Ainda no item 8.7.A.4.do Edital temos que *"Caso a licitante não queira participar da visita nos dias programados, deverá apresentar, em substituição ao Atestado de Visita, declaração formal assinada pelo responsável técnico, sob as penalidades da lei, que tem pleno conhecimento das condições e peculiaridades inerentes à natureza dos trabalhos, e sobre o local do serviço, assumindo total responsabilidade por esta declaração, ficando impedida, no futuro, de pleitear por força do conhecimento declarado, quaisquer alterações contratuais de natureza técnica e/ou financeira..."*. A Proposta apresentada pelo Consórcio SETEPLA-URBANIZA não considerou as informações fornecidas pela Prefeitura Municipal de Belém – PMB nas Visita Técnicas. Prova disso são as informações contidas no item 1.1.7 *Descrição do Empreendimento (página 18)* que afirma que *"serão implantadas 18 estações de duplo ataque..."*. Desta forma, entende-se que o Consórcio SETEPLA-URBANIZA apresentou

informações equivocadas sobre os serviços a serem executados. A alteração do número de estações de 18 para 13 foi abordada na Proposta Técnica do Consórcio **VETEC CONCREMAT**, no item 1.1.3.4. *Projetos Executivos, página 34.*

- Outras informações fornecidas pela Prefeitura Municipal de Belém durante as Visitas Técnicas foram omitidas pelo Consórcio **SETEPLA-URBANIZA**, já que este não as abordou no texto da Proposta, como:
 - ⇒ A prioridade de execução dada ao trecho compreendido entre o Entroncamento e o terminal Mangueirão (abordada pelo Consórcio **VETEC CONCREMAT** no item 1.1.1.2. *Características do Projeto, página 16*);
 - ⇒ O trecho entre a estaca 304 à estaca 325, por estar no setor mais estreito da via, terá sua seção transversal reduzida, conforme plantas entregues pela Prefeitura Municipal de Belém. Esta observação foi citada na Proposta Técnica do Consórcio **VETEC CONCREMAT** no item 1.1.1.2. *Característica do Projeto, página 16*, e a seção entregue pela PMB foi apresentada no item 1.1.1.2.2. *Pistas Multifaixas para o Tráfego Convencional de Veículos, página 19.*
- O Consórcio **VETEC CONCREMAT** abordou em sua Proposta Técnica o dimensionamento operacional dos terminais previsto, apresentando as linhas de ônibus, frota estimada, percurso de cada linha e previsão de passageiros atendidos (item 1.1.1.2.3. *3 (Três) Terminais de Integração, páginas 21 a 23*). Essa informação não consta na Proposta Técnica do Consórcio **SETEPLA-URBANIZA**, caracterizando desconhecimento do estudo realizado.
- A Proposta Técnica do Consórcio **SETEPLA-URBANIZA**, não fez menção a características dos ônibus que serão utilizados no BRT. O Consórcio **VETEC CONCREMAT**, no item 1.1.1.2.8. *Ônibus Padrão BRT, páginas 26 e 27*, apresentou os tipos de ônibus que irão circular no BRT e suas características, como localização das portas, capacidade,

comprimento total e largura, utilizando figuras obtidas no Edital de Concorrência SEGEP, da Prefeitura Municipal de Belém/PA, No. 010/2014.

- No item 1.1.1.2.11. *Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS)*, páginas 30 e 31 da Proposta do Consórcio VETEC CONCREMAT, apresenta-se uma tabela com informações relevantes sobre o tema, com listagem de todos os equipamentos no mínimo necessários para o correto funcionamento do sistema BRT proposto, demonstrando conhecimento técnico sobre o assunto. Este conteúdo não é abordado no item *Sistemas Inteligentes de Transporte (Intelligent Transportation Systems – ITS)*, página 26 da Proposta Técnica, do Consórcio SETEPLA-URBANIZA.
- Na Proposta do Consórcio VETEC CONCREMAT, apresentou-se no item 1.1.1.2.9. *Linhas Troncais e Alimentadoras*, nas páginas 27 e 28, informações a respeito da proposta organizacional do Sistema de Ônibus de Belém, definindo um conceito para a rede de linhas, hierarquizando os serviços e estabelecendo um modelo de conexão e articulação entre estes. Esta informação não foi abordada pelo Consórcio SETEPLA-URBANIZA em sua Proposta Técnica.
- O Consórcio VETEC CONCREMAT, no item 1.1.2. *Aspectos Relevantes do Empreendimento*, nas páginas 32 e 33 da Proposta Técnica, discorre sobre o Histórico das Negociações (item 1.1.2.1) relacionadas à execução do objeto da Licitação, além da Dotação Orçamentária (item 1.1.2.2) para o BRT da Av. Augusto Montenegro, apresentando informações provenientes Edital de Concorrência SEGEP, da Prefeitura Municipal de Belém/PA, No.010/2014. Estes aspectos não foram citados na Proposta Técnica do Consórcio SETEPLA-URBANIZA.

52. A ausência de conteúdo referente a aspectos relevantes sobre o Conhecimento do Problema e a qualquer informação sobre fatos relevantes fornecidos às Proponentes quando da Visita

Técnica indica, portanto, falta de conhecimento mais aprofundado dos serviços, contrário ao determinado pela categoria de nota GRAU IV.

53. Após a análise do conteúdo apresentado na Abordagem 1, faz-se necessário, reconsiderar a pontuação atribuída ao Consórcio SETEPLA-URBANIZA como GRAU II, e, por conseguinte, a retirada de 40,00 (quarenta) pontos no total computado para o critério avaliado.

54. Sendo assim, conforme os critérios de pontuação estabelecido pelo Edital, o Consórcio SETEPLA-URBANIZA deve ter a pontuação da Abordagem 1 reduzida para 10 (dez) pontos que após a aplicação do peso 0,30, resulta em Nota Parcial do Critério correspondente a 3,0 pontos.

Da Pontuação Atribuída à Abordagem 2

55. O Consórcio SETEPLA-URBANIZA recebeu nota 50,00 neste critério, entretanto, verifica-se que a Proposta não atendeu na totalidade o item exigido no Termo de Referência do Edital, pois a estrutura organizacional apresentada não está completa. A justificativa baseia-se nas seguintes observações:

- No Item 8.7.D. do Edital, há *"Declaração expressa da Licitante, comprometendo-se que caso venha a ser vencedora do certame, providenciará no prazo máximo de 10 (dez) dias a contar da assinatura do Contrato a instalação de um escritório físico na localidade das obras, dotado de toda infraestrutura física necessária ao desenvolvimento dos trabalhos e adequado ao pessoal, materiais, móveis, utensílios, equipamentos, veículos, etc. que nele será locado os materiais e pessoal, conforme o histograma anexo V.I (...)"*. O organograma apresentado pelo Consórcio SETEPLA-URBANIZA em sua Proposta Técnica, no item 2.3.4.2.Organograma, página 101, não apresenta a hierarquia dos profissionais a serem contratados nem as respectivas quantidades, expondo apenas agrupamentos dos serviços.

- O Consórcio SETEPLA-URBANIZA não apresentou a descrição das atribuições dos profissionais chave nem as responsabilidades dos profissionais de nível superior, exceto do Coordenador Geral e do Especialista em Planejamento, conforme item 2.3.4.3. *Descrição das Atribuições e Responsabilidades* de sua Proposta Técnica. Por outro lado, na Proposta do Consórcio VETEC CONCREMAT, estes aspectos são observados de maneira detalhada no item 1.2.4.3. **DESCRIÇÃO DAS ATRIBUIÇÕES E RESPONSABILIDADES**, nas páginas 73 a 83.

56. Após a análise da Proposta Técnica do Consórcio SETEPLA-URBANIZA e em cumprimento ao exigido PELO Edital para a Abordagem 2, faz-se necessário, reconsiderar como de GRAU III, com a retirada de 25,00 (vinte e cinco) pontos no total computado para o critério avaliado.

57. Sendo assim, conforme os critérios de pontuação estabelecidos pelo Edital, o Consórcio SETEPLA-URBANIZA deve ter a pontuação da Abordagem 2 reduzida para 25 (dez) pontos, que após a aplicação do peso 0,4, resulta em Nota Parcial do Critério correspondente a 10,00 pontos.

DA RECONSIDERAÇÃO QUANTO A PONTUAÇÃO FINAL (NOTA A)
ATRIBUÍDA AO CONSÓRCIO SETEPLA-URBANIZA

58. Conclui-se que, diante do exposto nos itens acima, essa Douta Comissão Permanente de Licitação deverá REDUZIR a NOTA A – CONHECIMENTO DO PROBLEMA, METODOLOGIA E PLANO DE TRABALHO atribuída ao Consórcio SETEPLA-URBANIZA, de 50,00 (cinquenta pontos) para 17,50 pontos.

DA PONTUAÇÃO ATRIBUÍDA AO CONSÓRCIO VETEC CONCREMAT

59. A Douta Comissão, ao atribuir nota técnica à EQUIPE TÉCNICA CHAVE do Consórcio VETEC CONCREMAT, equivocou-se ao avaliar e atribuir pontuação ao profissional Paulo Assis Benites, indicado para as funções de Engenheiro Sênior – Sistemas, quando

em análise o "CRITÉRIO B - EXPERIÊNCIA ESPECÍFICA", alegando não ter encontrado páginas contendo portas plataforma.

60. Como se demonstrará, a revisão por essa Douta Comissão da pontuação atribuída é ato que se impõe, como segue:

61. A Certidão de Acervo Técnico – CAT nº SZL 07202 emitida em nome do profissional **Paulo Assis Benites** como *"Responsável Técnico por Consultoria e Supervisão na Área da Engenharia Elétrica - Prestação de serviços de consultoria de supervisão do gerenciamento do projeto Linha 4 -Amarela do Metrô/SP abrangendo; monitoramento dos sistemas; energia elétrica de alta tensão, média tensão e baixa tensão, cabos, rede aérea, sistema elétrico de tração, iluminação, sinalização, controle e supervisão de trens e estações, alimentação de energia e aterramento"* e respectivo atestado, conforme fls. 988 a 993, escancaram a comprovação devidamente acervada da experiência exigida pelo Edital, de modo a contrariar a afirmação dessa Douta Comissão, explique-se: a linha 4 do Metrô de São Paulo, foi a pioneira no país na utilização de portas de plataforma em suas estações. Veja-se a transcrição de texto extraído do site da Concessionária (<http://www.viaquatro.com.br/linha-4-amarela/tecnologia>):

"Modernidade baseada na mais alta tecnologia é o que não falta na Linha 4-Amarela. Presente nas estações, trens, Centro de Controle Operacional (CCO) e no sistema de sinalização, a inovação da Linha 4-Amarela ganha mais destaque por meio do sistema driverless, utilizado pela primeira vez na América Latina. Com ele, o trem é operado sem condutor, por um sistema baseado na comunicação, o CBTC. Nele, as velocidades são sempre mantidas dentro dos limites permitidos e reguladas de acordo com a necessidade, o que garante mais segurança. O CBTC permite a aproximação de dois trens, com toda segurança, a uma distância similar à dos automóveis nas ruas.

...

Nas estações, divisórias de vidro separam a plataforma dos trilhos e levam mais segurança aos usuários. As portas do trem se abrem em conjunto com as de plataforma e o trem para exatamente no ponto de embarque e desembarque dos usuários. Esse sistema contribui de maneira expressiva para a

diminuição de acidentes, evita a queda de objetos na via e interrupções na oferta de viagens."

62. Da mesma forma no item Diferenciais, (<http://www.viaquatro.com.br/linha-4-amarela/diferenciais>), tem-se:

"Portas de plataforma

A Linha 4-Amarela foi a primeira na América Latina a entrar em funcionamento com divisórias de vidro separando a plataforma dos trilhos, as chamadas portas de plataforma em todas as suas estações.

As portas de plataforma impedem o acesso dos usuários aos trilhos, evitam quedas de objetos na via e outros acidentes. Elas se abrem juntamente com as do trem, que estaciona no ponto exato da entrada e saída dos usuários. A tecnologia já é utilizada nos metrô mais modernos do mundo, como Tóquio, Hong Kong, Cingapura, Seul, Barcelona e Paris, e irá contribuir de maneira expressiva para a diminuição de acidentes e interrupções no transporte metroviário de São Paulo."

63. Além dos referidos textos constantes no site da Concessionária que presta os serviços de transporte na linha citada, tem-se muitos registros fotográficos como abaixo;



64. Não remanesce qualquer dúvida de que efetivamente a Linha 4 – Amarela, da Companhia do Metropolitano de São Paulo, tem portas de plataforma.

65. Assim, reiteramos ter havido um equívoco, por parte desse Douta Comissão, ao apreciar o atestado presente à

página 988 e seguintes, da proposta, ou por desconhecer o projeto a que este alude. Destaque-se que o documento anexo ao atestado – fls. 994 998 – apresentado na proposta permite que se tenha a perfeita compreensão do quanto necessário ao atendimento das exigências, salvo se por extremo rigorismo de avaliação.

66. Cabe ressaltar que um projeto desta envergadura também compõe-se de vários elementos, além do sistema de portas de plataforma, tais como: bandejamento, rede estruturada, telefonia, rádio comunicação, entre outros. Ora, mesmo que os elementos citados não estejam expressos no atestado, de modo algum poderá levar a Douta Comissão concluir que não tenham existidos.

67. Lembre-se que no momento de elaboração do atestado leva-se em conta outros aspectos e por vezes, alguns elementos não são citados, o que não representa que não tenham sido objeto do escopo.

68. Durante a implantação da Linha 4 – Amarela do Metrô de São Paulo, os trabalhos contemplaram, como se verifica no item 3 Sistemas, o seguinte:

"3. Sistemas

- *identificação da situação atual dos projetos dos sistemas.*
- *acompanhamento das ações do Metrô e **CONTRATADAS** relativas a sistemas.*
- *acompanhamento de especificação, contratação, negociação e compra, fabricação, testes, transporte, recebimento e instalação.*
- *análise da integração com projeto e obras civis, quanto a cronograma e prazos limites para tomada de ações."*

69. Constata-se, portanto, que o objeto era mais extenso do que os pontuados no atestado.

70. É um equívoco grave fazer uma leitura simplista do documentos, visto que como ficou demonstrado a referida Linha 4- Amarela do Metrô de São Paulo, possui claramente portas de plataforma.

71. Desconsiderar tal conclusão implica ferir as bases legais do diploma relativo ao tema. Nesta direção as lições de Marçal Justen Filho, em sua obra "Comentários à Lei de Licitações e Contratos Administrativos", 14ª Edição, Editora Dialética, página 462, ao analisar a questão:

"A existência de documentos pode (e deve) ser acompanhada de outras investigações para assegurar a "atualidade" das informações. Muitas vezes, o sujeito executou certo objeto dezenas de anos antes. Continua a existir referência documental ao cumprimento satisfatório do objeto. Porém, há o risco de ausência de referibilidade entre o objeto executado anteriormente e aquele lícitado.

...

É dever da Administração, diante da constatação de que a comprovação acerca da execução de objeto similar refere-se ao momento distante no tempo ou a circunstâncias diversas, promover diligências para apurar..."

72. No mesmo sentido, tem-se as visões do Egrégio Tribunal de Contas que para garantir que equívocos desta ordem prejudiquem empresas e profissionais, orienta no Acórdão 616/2010 - Segunda Câmara:

"Observe o dever de diligência contido no art. 43, § 3o, da Lei no 8.666/93, de forma a flexibilizar formalismos que podem redundar na frustração ao caráter competitivo que deve reger as licitações na administração pública."

73. Desta forma, a pontuação ao profissional Paulo Assis Benites, indicado para as funções de Engenheiro Sênior – Sistemas deverá ser retificada para 2,5 pontos de modo a refletir a verdade expressa na proposta técnica apresentada.

74. Adilson Abreu Dallari em sua obra *"Aspectos Jurídicos da Licitação"*², com grande propriedade preleciona que: ***"não podem as normas constantes da abertura da licitação contrariar os princípios constitucionais aplicáveis à espécie, nem mesmo os princípios específicos, definidores do instituto"***.

75. Dentre os princípios constitucionais norteadores da Administração Pública, a saber:

"Art. 37. A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência..."

76. Para o processo licitatório, expressa o artigo 3º, da Lei 8.666/93:

"art. 3º - A licitação destina-se a garantir a observância do princípio constitucional da isonomia e a selecionar a proposta mais vantajosa para a Administração e será processada e julgada em estrita conformidade com os princípios básicos de legalidade, da impessoalidade, da moralidade, da igualdade, da publicidade administrativa, da vinculação ao instrumento convocatório, do julgamento objetivo e dos que lhe são correlatos:"

77. Em consequência, são totalmente nulos os atos que ***estabeleçam restrições capazes de fraudar a regra da igualdade entre os licitantes.***

² Aspectos Jurídicos da Licitação. 4ª Ed. Saraiva, São Paulo, 1997

78. A análise pela ilustre Comissão, conforme amplamente demonstrado, ao contrário do que deveria, colide com inciso V, do artigo 43, da Lei 8.666/93, a saber:

"...

art. 43º - A licitação será processada e julgada com observância dos seguintes procedimentos:

...

V- julgamento e classificação das propostas de acordo com os critérios de avaliação constantes do edital;

..."

79. O legislador preocupado em não permitir tais equívocos, estabeleceu nos artigos 44º e 45º, da Lei 8.666/93:

"...

art. 44º - No julgamento das propostas, a Comissão levará em consideração os critérios objetivos definidos no edital, ou convite, os quais não devem contrariar as normas e princípios estabelecidos nesta Lei.

§ 1º - É vedada a utilização de qualquer elemento, critério ou fator sigiloso, secreto, subjetivo ou reservado que possa ainda que indiretamente elidir o princípio da igualdade entre os licitantes

....

e continua ...

Art. 45º - O julgamento das propostas será objetivo, devendo a Comissão de licitação ou o responsável pelo convite realizá-lo em conformidade com os tipos de licitação, os critérios previamente estabelecidos no ato convocatório e de acordo com os fatores exclusivamente nele referidos, de maneira a

possibilitar sua aferição pelos licitantes e pelos órgãos de controle

...."

80. Como ensina Hely Lopes Meirelles: "O julgamento das propostas é ato vinculado às normas legais e ao estabelecido no edital pelo que não pode a Comissão desviar-se dos critérios fixados..." O julgamento da licitação comporta, portanto, uma atividade não discricionária, mas sim vinculada, admitindo, destarte, reexame amplo pelo Poder Judiciário (Celso Antônio Bandeira de Mello, *Edital de Licitações*, RDA 131:281).

CONCLUSÃO

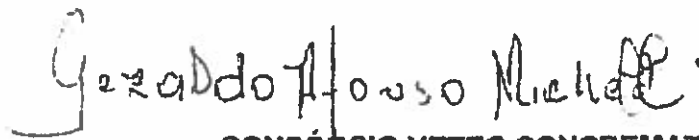
81. Assim, reitera o Consórcio-Recorrente, que em juízo de retratação essa Douta Comissão Permanente de Licitação reavalie o julgamento das *Propostas Técnicas*, corrigindo os equívocos cometidos atribuindo a correta pontuação aos licitantes, conforme amplamente demonstrados no presente recurso.

82. Caso não sendo este o entendimento dessa Douta Comissão, requer, seja o presente **RECURSO** encaminhado à autoridade hierarquicamente superior, para a competente apreciação, que se espera seja de total provimento, por melhor atender ao interesse público.

Termos em que, do que requer

Pede Deferimento

São Paulo, 15 de abril de 2015



CONSÓRCIO VETEC CONCREMAT
Representante Legal do Consórcio