



GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA
SECRETARIA DO PLANEJAMENTO
NÚCLEO DE LICITAÇÕES CONTRATOS E CONVÊNIOS

DECISÃO DE IMPUGNAÇÃO REFERENTE A CONCORRÊNCIA PÚBLICA Nº 001/2013

Em face das **RAZÕES DE IMPUGNAÇÃO** interposta pela **Empresa1** ao NÚCLEO DE LICITAÇÕES CONTRATOS E CONVÊNIOS DESTA SECRETARIA, neste ato representada pela Presidente da Comissão de Licitação, Senhora Taiane Clarissa Coutinho Dias, nomeada pela Portaria Especial nº 065/2013, publicada no D.O.E. do dia **19/04/2013**, nos termos do artigo 120, XXII da lei 9.433/05, vem apresentar as suas razões para, ao final, recomendar o que segue:

I - DO RELATÓRIO

No dia 08/05/2013, às 15h, foi enviado por e-mail pedido de impugnação ao edital da Concorrência Pública nº001/13, cujo objeto é a **Elaboração de estudo de impactos ambientais acerca da construção da ponte Salvador – Itaparica**. A impugnante questiona o item 1.2 da tabela constante do tópico 2.4 (experiência da licitante) do edital para a contratação de Estudo de Impacto Ambiental e do seu respectivo Relatório – EIA/RIMA.

II - DA FUNDAMENTAÇÃO

Tendo em vista a impugnação ao edital apresentada pela empresa acima referida, serve o presente termo para analisar os argumentos apresentados.

A impugnante questiona o item 1.2 da tabela constante do tópico 2.4 (experiência da licitante) do edital para a contratação de Estudo de Impacto Ambiental e do seu respectivo Relatório – EIA/RIMA.

A síntese da alegação da impugnante é a de que o edital não poderia ter listado dentre os critérios de avaliação da proposta técnica, para fins de pontuação, a realização de EIA/RIMA relativo à construção ou duplicação *de empreendimento rodoviário com extensão igual ou superior a 20 (vinte) km e com mais de 4 (quatro) faixas de rolamento*. Estes critérios, segundo a impugnação, seriam excessivamente restritivos e encontrariam óbices na Lei 8.666/93 e na jurisprudência do Tribunal de Contas da União.

Não procedem os argumentos trazidos pela impugnante.

Os critérios de avaliação da proposta técnica listados no item 1.2 da tabela constante do tópico 2.4 (experiência da licitante) do edital para a contratação de EIA/RIMA são adequados, lícitos e pertinentes à presente contratação. Há especificidades ligadas à implantação de empreendimentos rodoviários – técnicas e decorrentes da legislação – que justificam a inserção no edital do item impugnado.

A resolução do Conselho Estadual do Meio Ambiente – CEPRAM Nº 4137, de 24 de setembro de 2010, aprova a Norma Técnica NT-02/2010, que dispõe sobre o Licenciamento Ambiental de Rodovias, no Estado da Bahia, estabelecendo como exigência:



GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA
SECRETARIA DO PLANEJAMENTO
NÚCLEO DE LICITAÇÕES CONTRATOS E CONVÊNIOS

- Quando da execução de obras em rodovias, adotar medidas preventivas para minimizar os riscos de acidentes com os usuários da rodovia, população lindeira e trabalhadores envolvidos nas obras;
- Apresentar as medidas a serem implementadas para prevenir, minimizar ou compensar a degradação ambiental resultante dos impactos ambientais do projeto de implantação, restauração ou ampliação da rodovia, nas diferentes fases do empreendimento.
- Identificar os riscos potenciais decorrentes da execução das obras e serviços, descrever e avaliar os tipos de acidentes possíveis, sua probabilidade de ocorrência, extensão, gravidade e consequências, propor medidas preventivas e intervenções de controle emergenciais.

As medidas e riscos potenciais relacionados à implementação de empreendimentos rodoviários incluem soluções e processos preventivos relacionados a certas particularidades, especialmente à segurança de tráfego. Com o objetivo de possibilitar condições de tráfego necessárias e resposta ao incremento populacional decorrente do fluxo gerado pelo empreendimento rodoviário, é essencial o desenvolvimento de um programa de adequação e monitoramento das interferências urbanas, o qual deverá incluir, entre outros aspectos:

- a implantação de atividades de adequação da infraestrutura urbana;
- ações para controle e/ou erradicação dos problemas relacionados à alteração da dinâmica social da comunidade local, em decorrência de problemas ocasionados pelo acréscimo populacional e de segurança pela geração de tráfego.

Há ainda o Manual Rodoviário de Conservação, Monitoramento e Controle Ambientais – Ministério dos Transportes (DNIT, 2005, p.62), que faz referência à segurança do tráfego, indicando que, quanto aos pedestres, a avaliação deverá contar com os seguintes dados:

- Características da via;
- Trajetória dos pedestres;
- Área de influência dos equipamentos de serviços (escolas, indústrias, hospitais, etc.);
- Grupos vulneráveis.

O aumento de fluxo de veículos gera a ampliação dos riscos relacionados à segurança de tráfego, sendo necessário, dentre outros, i) a elaboração de estudos voltados a preveni-los e a mitigá-los; ii) a implantação de um Programa de Segurança de Tráfego para a área a ser atingida; e iii) a avaliação dos cuidados com o monitoramento de acidentes com a fauna local.

A valorização fundiária e o acréscimo populacional advindo da abertura de novos eixos estratégicos de circulação e desenvolvimento, criados a partir da implantação de rodovias, tendem a estabelecer novos padrões de ocupação e uso do solo urbano e rural, que invariavelmente acarretam mudanças na estrutura e no nível de vida das comunidades presentes na área de influência do empreendimento. A análise dos impactos sobre as funcionalidades sociais e urbanas, incluindo as questões da mobilidade, da estrutura fundiária, das pressões imobiliárias sobre as zonas lindeiras à rodovia, as desapropriações necessárias à sua implantação e demais aspectos relativos ao meio socioeconômico



GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA
SECRETARIA DO PLANEJAMENTO
NÚCLEO DE LICITAÇÕES CONTRATOS E CONVÊNIOS

impactado devem ter suas variáveis amplamente avaliadas no Estudo de Impacto Ambiental, de acordo com as especificidades locais e da implantação viária.

Outro fator importante relacionado à implantação de rodovias e que requer atenção especial refere-se à execução do projeto de drenagem, uma vez que a construção das faixas de rolamento gera a impermeabilização do solo. O Manual Rodoviário de Conservação, Monitoramento e Controle Ambientais do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT (Brasil, 2006, p.46) aponta:

“Os sistemas de drenagem deficientes tem sido sempre os maiores causadores de problemas para a conservação das rodovias, afetando as propriedades lindeiras e gerando problemas sanitários para as populações a quem a estrada deveria servir”

Nesse aspecto, a *expertise* na avaliação do sistema físico e hídrico da área, voltada para a indicação das melhores soluções de drenagem relativas à construção rodoviária pretendida, torna-se um fator de preponderância para a execução da obra.

Admite-se que uma das causas essenciais originária das deficiências dos sistemas de drenagem, especialmente no caso das estruturas viárias, está na localização equivocada dos dispositivos de drenagem, o que indica a necessidade de priorização deste sistema e da avaliação das soluções possíveis relativas ao meio físico e biótico em que se insere e da sua característica e qualidade técnica.

Outro aspecto importante se refere à questão da poluição do ar causada pela descarga química do tráfego gerado e através da emissão de poeira e particulados no deslocamento automobilístico e de cargas, incorporando a necessidade de avaliação das medidas de controle e planejamento da qualidade do ar, que incluem análise das possibilidades de manejo de tráfego, com rotas alternativas de passagem, bem como racionalização do desenho viário e otimização de cruzamentos.

O impacto do tráfego da rodovia sobre a população lindeira e o meio sociourbano da sua área de influência não pode ser considerada inteiramente análoga a um outro equipamento de infraestrutura ou com caráter linear, como oleoduto ou linha de transmissão, dada as especificidades mencionadas.

Considera-se, assim, a importância de se premiar, com pontos adicionais, empresas que tenham experiência com o diagnóstico e avaliação dos aspectos relacionados à construção de rodovia, por conta das especificidades relativas aos impactos provocados – geração de fluxo intenso e segurança de tráfego, valorização fundiária ao longo da rodovia, processos de atração de uso e ocupação ao longo de rodovias, impermeabilização e implementação do sistema de drenagem da caixa de rolamento, poluição do ar e emissão de particulados, monitoramento das faixas de domínio e manutenção de áreas contíguas, impactos às comunidades lindeiras (segurança, intensidade de fluxo automobilístico e de cargas, pressões imobiliárias), engenharia de tráfego (racionalização viária, cruzamentos em desníveis, viadutos, entroncamentos com alto fluxo) e sua relação com possíveis entraves, como desvios de comunidades e áreas sensíveis.

No que tange ao impacto de uma rodovia com mais de 4 (quatro) faixas de rolamento, este é superior e mais complexo em relação aos demais empreendimentos rodoviários tanto pela faixa de domínio maior, quanto pela maior capacidade de tráfego.

Quanto ao quantitativo mínimo para fins de pontuação – empreendimento rodoviário com extensão total igual ou superior a 20 (vinte) km com mais de 4 (quatro) faixas de rolamento – vale ressaltar que o item impugnado está de acordo com a Lei Federal 8.666/93, assim como a Lei Estadual 9.433/05, e coaduna-se com jurisprudência pacífica do Tribunal de Contas da União.



GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA
SECRETARIA DO PLANEJAMENTO
NÚCLEO DE LICITAÇÕES CONTRATOS E CONVÊNIOS

O Tribunal de Contas da União vem decidindo que é indevido “exigir número mínimo de atestados de capacidade técnica, bem como a fixação de quantitativo mínimo nesses atestados *superior a 50%* (...) dos quantitativos dos bens e serviços que se pretende contratar, a não ser que a especificidade do objeto o recomende, situação em que os motivos de fato e de direito deverão estar devidamente explicitados no processo administrativo da licitação.” (Acórdão 1.052/2012, Plenário, Rel. Min. Marcos Bemquerer Costa, DOU de 10.05.2012). O tema já foi inclusive objeto de súmula: “Para a comprovação da capacidade técnico-operacional das licitantes, e desde que limitada, simultaneamente, às parcelas de maior relevância e valor significativo do objeto a ser contratado, é legal a exigência de comprovação da execução de quantitativos mínimos em obras ou serviços com características semelhantes, devendo essa exigência guardar proporção com a dimensão e a complexidade do objeto a ser executado” (Súmula nº 263/2011 do Tribunal de Contas da União).

O Tribunal de Contas do Estado de São Paulo, por exemplo, possui jurisprudência bastante semelhante à do Tribunal de Contas da União, admitindo, de maneira expressa, que os quantitativos mínimos variem entre 50% e 60% do objeto da contratação. O posicionamento da Corte de Contas Paulista foi consolidado na Súmula nº 24: “Em procedimento licitatório, é possível a exigência de comprovação da qualificação operacional, nos termos do inciso II, do artigo 30 da Lei Federal nº 8.666/93, a ser realizada mediante apresentação de atestados fornecidos por pessoas jurídicas de direito público ou privado, devidamente registrados nas entidades profissionais competentes, admitindo-se a imposição de quantitativos mínimos de prova de execução de serviços similares, desde que em quantidades razoáveis, assim consideradas 50% a 60% da execução pretendida, ou outro percentual que venha devida e tecnicamente justificado”.

Conclui-se, portanto, que apenas na hipótese de o quantitativo mínimo exigido em edital ser superior a 50% dos quantitativos dos bens e serviços que se pretende contratar se poderá falar em eventual ilicitude (eventual porque casos específicos, desde que justificados, poderão demandar quantitativos superiores a 50% do objeto).

O critério de avaliação impugnado previu que pontuariam os licitantes que demonstrassem ter construído ou duplicado empreendimento rodoviário com extensão total *igual* ou superior a 20 (vinte) km, sendo que 20 (vinte) km correspondem em extensão à metade do objeto da contratação. Deve-se atentar ainda para o fato de que uma rodovia com menos de 20 (vinte) km de extensão não pode ser comparada, em magnitude, com o presente empreendimento, já que teria uma área de influência significativamente menor e dotada de desafios técnico-constructivos bastante reduzidos. Lembre-se que apenas a extensão marítima da ponte é de cerca de 12 km. No total, a extensão rodoviária a que se refere o projeto é de 40 km.

Vê-se, assim, que o critério de avaliação ajusta-se à jurisprudência do Tribunal de Contas da União, não apresentando quaisquer excessos ou ilegalidades.

Ressalte-se, por fim, que o edital, com a finalidade de fomentar a competição no certame, autoriza e incentiva as empresas a participarem da licitação em consórcio, de modo que os critérios do edital possam ser atendidos com mais facilidade pelo maior número possível de licitantes. Desse modo, empresas que porventura não tenham experiência prévia em empreendimentos rodoviários não estarão de plano impedidas de participar do certame. Afinal, poderão associar-se a outras que já tenham trabalhado em empreendimentos rodoviários.

A jurisprudência, bem como a legislação específica sobre licitações, não admitem critérios de julgamento que possam restringir excessivamente a participação de pessoas jurídicas e físicas nas licitações. Porém, tanto a legislação como a jurisprudência, admitem que a



GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA
SECRETARIA DO PLANEJAMENTO
NÚCLEO DE LICITAÇÕES CONTRATOS E CONVÊNIOS

Administração possa, nos editais de licitação, ajustar os critérios de julgamento às especificidades do objeto a ser licitado.

Deve-se considerar que o critério de pontuação mencionado no Edital decorre e reflete as especificidades dos impactos gerados pela implementação de empreendimento rodoviário, conforme previamente indicado.

Dessa forma, dados os aspectos específicos do objeto da presente contratação, conclui-se pela licitude, pertinência e adequação do item objeto da presente impugnação.

III - DA DECISÃO

Diante de todo o aqui exposto, através do Parecer emitido pela Comissão Técnica de Julgamento, **NÃO ACOLHO** o pedido de Impugnação pela **Empresa1**.

Salvador, 13 de maio de 2013.


Taiane Clarissa Coutinho Dias
Presidente da Comissão