

ILMO. SR. PRESIDENTE DA COMISSÃO DE LICITAÇÃO DA COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO DOS VALES DO SÃO FRANCISCO E DO PARNAÍBA – CODEVASF

EDITAL Nº 12/2014

PROCESSO Nº 59500.002658/2013-91

REF.: RECURSO ADMINISTRATIVO

RECORRENTE: ATP ENGENHARIA LTDA.

ATP ENGENHARIA LTDA., qualificada nos autos do procedimento acima em epígrafe, neste ato representada conforme seu estatuto social, vem, em tempo oportuno, à presença de Vossa Senhoria, interpor **RECURSO ADMINISTRATIVO** contra a decisão que declarou a sua **DESCLASSIFICAÇÃO DO CERTAME** quando do julgamento das Propostas Técnicas, atribuindo-lhe a nota de 45,5 (quarenta e cinco vírgula cinco) pontos, consoante as razões que se seguem.

1. DA SÍNTESE DOS FATOS E DO DIREITO

A COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO DOS VALES DO SÃO FRANCISCO E DO PARNAÍBA – Codevasf, por sua Secretaria de Licitações - PR/SL, publicou Edital de Licitação na Modalidade Concorrência, que teve por objeto a *“Elaboração de projeto de engenharia rodoviária objetivando a implantação, melhoramentos, pavimentação e obra de arte especial, inclusive estudos e projetos ambientais, nas rodovias estaduais AL-225 e SE-335, trecho que compreende os municípios de Penedo e Neópolis, com a finalidade de construção de uma ponte sobre o rio São Francisco, inclusive os respectivos acessos e outras obras correlatas nas cidades de Penedo, estado de Alagoas, e Neópolis, estado de Sergipe.”*.

Nesse contexto, a empresa recorrente participou do certame, ofertando proposta técnica com especificações, unidades e quantitativos rigorosamente de acordo com a norma do Certame.

Com efeito, para sua surpresa e estarrecimento, no dia 23/05/2014, esta Douta Comissão de Licitações expediu documento de “Análise e Julgamento das Propostas Técnicas”, em que fez constar a DESCLASSIFICAÇÃO da empresa ATP ENGENHARIA LTDA. - à qual foi atribuída a nota de 45,5 (quarenta e cinco vírgula cinco) pontos -, bem como considerou que a empresa recorrente *“obteve pontuação inferior a 50% (cinquenta por cento) nos quesitos relacionados no subitem ‘a.1’, e na ‘Pontuação por atestado’ para a Experiência da Empresa dos Termos de Referência, assim como também obteve pontuação total inferior a 80 (oitenta) pontos”*.

Vejamos adiante, uma a uma, a contestação dos motivos alegados por esta entidade para justificar a desclassificação da empresa recorrente.

Item 3.1 – Conhecimento do Problema (subitem a.1 – máximo 5 pontos)

Esta D. Comissão aduz que a recorrente não teria citado a possibilidade de interação de outros modais de infraestrutura de transporte com o projeto em questão, o que pode ampliar consideravelmente a sua viabilidade técnica e econômica.

Justificativa da Recorrente:

Como é sabido, os modais de transporte, basicamente, são cinco: rodoviário, ferroviário, aquaviário, aéreo e dutoviário.

No caso, a ATP ENGENHARIA não faz referência à interação entre estes modais ou ao Sistema de Transporte Intermodal que envolve mais de uma modalidade, como, por exemplo, rodoviário e aquaviário, tendo em vista que o objeto da Licitação, repita-se, consiste no seguinte:

“Elaboração de Projeto de Engenharia objetivando a implantação, melhoramentos, pavimentação e obra de arte especial, inclusive estudos e projetos ambientais, nas rodovias estaduais AL-225 e SE-335, trecho que compreende os municípios de Penedo e Neópolis, com a finalidade de construção de uma ponte sobre o Rio São Francisco, inclusive os respectivos acessos e outras obras correlatas na cidade de Penedo, Estado de Alagoas e Neópolis, Estado de Sergipe.”

Conforme o Termo de Referência, em seu item 5 – Escopo dos Serviços, subitem 5.1 – Caracterização Geral, o Estudo Preliminar para implantação de ponte sobre o Rio São Francisco, entre os municípios de Penedo/AL e Neópolis/SE (Anexo 1) desenvolvido pela Prefeitura Municipal de Penedo/AL, deverá subsidiar a elaboração dos projetos.

Portanto, neste Estudo Preliminar e no Edital não consta que haveria necessidade de estudo de viabilidade técnica e econômica, razão pela qual não foram tecidas considerações sobre modais de transporte.

Além disso, argumenta esta Comissão que “não foram citados quesitos técnicos de projetos importantes, principalmente os relacionados às estruturas, fundações e batimetria”.

Justificativa da Recorrente:

Ainda no que tange ao “Conhecimento do Problema”, os itens a serem avaliados, conforme o Termo de Referência, são os seguintes:

- “a) Conhecimento da região**
 - 1. Caracterização da região e da malha rodoviária de acesso.**
- b) Conhecimento dos aspectos físicos envolvidos:**
 - 1. Aspectos físicos relevantes para a construção de ponte e projeto viário.”**

Ora, a ATP ENGENHARIA visitou o local dos serviços, em companhia de um técnico da CODEVASF, alocado em Penedo, que se encarregou de mostrar o local onde está prevista a implantação da Ponte sobre o Rio São Francisco, tomando pleno conhecimento das condições e peculiaridades inerentes à natureza dos trabalhos a serem executados e necessários à elaboração do projeto executivo.

Na Proposta Técnica, item b.1 - “Aspectos físicos relevantes para a construção da ponte e projeto viário” - foi feita uma descrição sucinta destes conhecimentos, sem que, no entanto, tenham sido citados quesitos técnicos de projetos importantes.

No item 2.4 – “Experiência da Empresa” - são apresentados os aspectos que comprovam a elaboração de projetos de obras de arte especiais, onde são relacionados dados referentes às estruturas e fundações, conforme Certidões de Acervo Técnico constantes da Proposta Técnica:

- 01-06367/2009

A handwritten signature in blue ink, appearing to be the initials 'MO'.

- 1019512013
- 01-06512/2009
- 01-06423/2009
- 01-03802/2001

Quanto à BATIMETRIA, foi apresentado no item 2.3 – Plano Geral de Trabalho, Atividade 05 – Estudos e Levantamentos Topográficos, uma descrição pormenorizada com o título LEVANTAMENTO BATIMÉTRICO, nos seguintes termos:

“LEVANTAMENTO BATIMÉTRICO

O levantamento batimétrico será realizado com uso de transdutor monofeixe de frequência igual a 200 kHz, baseado em sistema automatizado de coleta de dados, pelo método seccional, que permita a representação do leito submerso.

O ecobatímetro será aferido ao início e final de cada trecho sondado, ou após qualquer interrupção devida a manutenções. A aferição será executada na profundidade próxima à máxima profundidade local. A profundidade indicada pelo transdutor será gravada pelo computador de bordo, automaticamente, para todas as seções levantadas.

Após montagem dos equipamentos são medidos os offsets dos sensores de posição em relação ao transdutor além da imersão do mesmo.

O levantamento e o processamento serão realizados usando Sistema Automático de Aquisição de Dados Hidrográficos gerenciado pelo software hidrográfico HYPACK.

As profundidades serão referenciadas a altitude ortométrica do Nível d'água. Para tanto, será realizado nivelamento geométrico entre o marco geodésico e o nível d'água na data do levantamento.

Após a coleta e processamento dos dados, o arquivo de profundidades é gerado no software Hypack, sendo estas extraídas em intervalos definidos em função da escala da planta e do arquivo de dados de posicionamento.

Será adotado o Datum Horizontal SIRGAS2000 na construção das Plantas Batimétricas, em conformidade com o preconizado pela Diretoria de Hidrografia e Navegação, órgão responsável pela autorização e fiscalização dos Levantamentos Hidrográficos nas Águas Territoriais Brasileiras (Portaria Nº 121/MB, de 23 de abril de 2003 e Decreto-Lei nº 243, de 28 de fevereiro de 1967).

As profundidades serão lançadas nas Plantas Batimétricas em metros e décímetros, no máximo, espaçadas de 1 centímetro na escala de cada planta e serão interpoladas isóbatas a cada décímetro de profundidade.”



Por fim, diga-se que foi mencionada por esta Comissão a *“necessidade de um estudo de demanda de transportes com foco na economia local e suas possibilidades de expansão, assim como o fluxo de embarcação na região do estudo”*.

Justificativa da Recorrente:

No subitem b.1 - *“Aspectos físicos relevantes para a construção da ponte e projeto viária”* -, foi dito que *“se trata de um projeto técnico que tem por objetivo a adequação e a estruturação continuada do transporte rodoviário para atender a demanda e suas necessidades no sentido de promover não só a ligação entre os Estados de Alagoas e Sergipe, mas também, a integração com rodovias federais de longa distância como é o caso da BR-101, interligando as regiões do Nordeste e Sudeste e do Sul do País”*.

Logo, o objetivo da ponte não é servir a demanda de transporte com foco na economia local.

Ademais, está previsto no item 2.2 – Bases metodológicas, no subitem A.1 – Estudo de Tráfego, Capacidade, Níveis de Serviço e Auditoria de Segurança Viária para verificação das características técnicas e operacionais da ponte e das vias de acesso indicados no Estudo Preliminar elaborado pela Prefeitura Municipal de Penedo.

Nesse contexto, deve ser provido o presente recurso, a fim de que seja majorada a nota técnica da empresa recorrente no quesito *“Conhecimento da Região”*, para 2,0 (dois) pontos, e, no quesito *“Conhecimento dos aspectos físicos envolvidos”*, para 3,0 (três) pontos, de modo que a nota relativa ao *“Conhecimento do Problema”* seja fixada em 5,0 (cinco) pontos.

Caso assim não entenda, que seja estabelecida no mínimo a nota 2,5 (dois vírgula cinco) para o *“Conhecimento do Problema”*, assegurando-se, assim, a contratação da recorrente.

Item 3.2 – Bases Metodológicas e Plano Geral de Trabalho

Conta do julgamento da proposta técnica que:

“a licitante ATP Engenharia LTDA. comenta que ‘não há necessidade de auditoria de segurança de trânsito porque a rodovia ainda não foi implantada’, contudo existe sim esta necessidade, pois já existe rodovia implantada ligando a AL – 225 à orla do Rio São Francisco no ponto

onde será construída a ponte. A necessidade do projeto vem da necessidade de atender o aumento de fluxo esperado quando a ponte a ser projetado entrar em operação.”

Justificativa da Recorrente:

O entendimento esposado por esta Comissão teve por fundamento uma informação contida no Edital, que contempla “Projeto de Construção de rodovia de ligação com aproximadamente 5.000 m entre a ponte projetada e a rodovia AL-225”.

Portanto, não resta dúvida de que a rodovia não está implantada.

Ora, a Auditoria de Segurança Viária foi introduzida no Brasil em meados dos anos 90 com o objetivo de diminuir os altos índices de acidentes que ocorriam em pontos críticos, e eram estudados e analisados com proposições corretivas que identificavam eventuais deficiências na malha viária, a partir de eventos já ocorridos.

No caso em apreço, serão adotadas técnicas adequadas de engenharia de tráfego, dentro das especificações técnicas para elaboração do Projeto Geométrico, de forma a preservar as condições de segurança de tráfego, conforto e confiabilidade, inclusive um projeto de sinalização adequado às condições do tráfego urbano e rural.

Sendo assim, deve ser provido o presente recurso, a fim de que seja majorada a nota técnica da empresa recorrente nos quesitos “abordagem de métodos” e “normas a serem observadas”, sendo 1,0 (um) ponto para cada, de modo que a nota relativa a “Bases Metodológicas e Plano Geral de Trabalho” seja estabelecida em **5,0 (cinco) pontos**.

Item 3.3 – Experiência da Empresa – Extensão por ponte/viaduto (máximo de 50 (cinquenta) pontos

O Edital do presente Certame prevê, em seu item 4.2.2.3, “b” e “c”, o seguinte:

“4.2.2.3. Qualificação Técnica:

b) Certidão(ões) ou Atestado(s) de capacidade técnica, em nome da empresa, expedido por pessoas jurídicas de direito público ou privado, devidamente registrado no CREA da região onde os serviços foram executados, acompanhado(s) da(s) respectiva(s) Certidão(ões) de Acervo Técnico – CAT, expedida(s) por estes Conselhos, que

comprovem que a licitante tenha executado serviços de elaboração de projetos executivos de engenharia rodoviária para implantação, melhoramentos, pavimentação e obras de arte especial;

c) Comprovação de que a licitante possui em seu quadro permanente, na data de entrega da proposta, profissional de nível superior, detentor de Atestado de Responsabilidade Técnica por execução de serviços similares aos do objeto deste Edital, com características iguais ou superiores à alínea “b” deste subitem, expedido pelo CREA, através da Certidão de Acervo Técnico – CAT;”

O Termo de Referência do Edital, por sua vez, ao disciplinar a “PONTUAÇÃO POR ATESTADO – EXTENSÃO POR PONTE/VIADUTO DO ATESTADO (METROS)”, estabelece que a pontuação total seria a soma da pontuação de cada atestado, totalizando o máximo de 50 (cinquenta) pontos, e que os atestados relativos a pontes com extensão maior do que 1000 m (mil metros), deveriam receber 10 (dez) pontos.

Sendo assim, em estrita observância ao disposto no Edital, a empresa recorrente apresentou 05 (cinco) Atestados, cada um dos quais contemplando a execução de serviços em pontes (somando-se os quantitativos) com mais de 1000 m (mil) metros de extensão.

No entanto, para surpresa da recorrente, a sua nota relativa ao item “Experiência da Empresa – Extensão por ponte/viaduto”, foi de apenas 10 (dez) pontos.

Nesse contexto, vem a recorrente pugnar pelo provimento do presente recurso, a fim de que seja majorada a sua nota técnica no quesito “Experiência da Empresa – Extensão por ponte/viaduto”, para **50,0 (cinquenta) pontos**.

2. DO REQUERIMENTO

Ante o exposto, vem a ATP ENGENHARIA requerer que Vossa Senhoria se digne de dar provimento ao presente recurso, para determinar:

- 1) que seja majorada a nota técnica da empresa recorrente no quesito “Conhecimento da Região”, para 2,0 (dois) pontos, e, no quesito “Conhecimento dos aspectos físicos envolvidos”, para 3,0 (três) pontos, de modo que a nota relativa ao “Conhecimento do Problema” seja fixada em 5,0 (cinco) pontos;
- 2) caso assim não entenda, que seja estabelecida a nota mínima de 2,5 (dois vírgula cinco) para o “Conhecimento do Problema”, assegurando-se, assim, a contratação da recorrente;

- 3) que seja majorada a nota técnica da recorrente nos quesitos “abordagem de métodos” e “normas a serem observadas”, sendo 1,0 (um) ponto para cada, de modo que a nota relativa a “Bases Metodológicas e Plano Geral de Trabalho” seja estabelecida em 5,0 (cinco) pontos;
- 4) que seja majorada a sua nota técnica da recorrente no quesito “Experiência da Empresa – Extensão por ponte/viaduto”, para 50,0 (cinquenta) pontos;
- 5) que seja a empresa recorrente classificada e declarada vencedora do presente Certame;
- 6) caso não entenda pela reconsideração, que faça subir o presente Recurso à autoridade superior, a qual deverá dar-lhe total provimento.

Nestes Termos,
Pede Deferimento.

Recife, 11 de junho de 2014.



ATP ENGENHARIA LTDA.

ATP Engenharia Ltda
Alexandre A. N. Falcão
Engº Civil - CREA Nº 23598-D/PE
Responsável Técnico