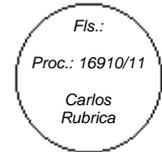




**TRIBUNAL DE CONTAS DO DISTRITO FEDERAL**  
GABINETE DA PRESIDÊNCIA - ASSESSORIA TÉCNICA



Processo nº: 16910/11

Origem: Departamento de Estradas de Rodagem do DF – DER/DF

Assunto: Licitação

Ementa: Concorrência nº 2/2011 para a contratação de empresa de engenharia para implementação de melhorias, adequações, aumento de capacidade de tráfego e implementação de vias marginais na DF-047 (EPAR). Suspensão do certame. Análise das justificativas enviadas pelo DER/DF. Representação da empresa WEG Empreendimentos. Decisão nº 5616/11. Manutenção da suspensão cautelar do certame. Sobrestamento do exame das diligências anteriores e da representação. Análise das novas diligências. NFO por nova revisão do projeto e manutenção da suspensão da concorrência. Concordância do Chefe do SAC da 1ª ICE, com exceção do item “VII.c.3” das sugestões. Decisão pela manutenção da suspensão do certame. Quanto às diligências, convergência, em essência, com o titular do SAC.

Trata-se do exame do Edital de Concorrência nº 2/2011, lançado pelo Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal – DER/DF, tendo por objeto a contratação de obras para a implementação de melhorias, adequações, aumento de capacidade de tráfego e implantação de vias marginais na DF 047 (EPAR), com extensão de 6,68 km.

O Núcleo de Fiscalização de Obras e Serviços de Engenharia – NFO, por meio da Nota Técnica n.º 24/11 (fls. 727/759), procedeu à análise das diligências constantes da Decisão n.º 5616/11, merecendo destaque as seguintes passagens:

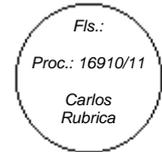
3. Passa-se, então, às análises das requeridas diligências constantes na Decisão n.º 5616/11.

***II. determinar ao Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal - DER/DF a manutenção da suspensão da Concorrência nº 2/2011, até ulterior deliberação desta Corte de Contas, devendo, no prazo de 15 (quinze) dias, encaminhar ao Tribunal:***

***a) os estudos técnicos de viabilidade que contemplem todas as alternativas para solucionar a questão inerente ao balão do aeroporto e região adjacente, indicando custos comparativos entre as opções possíveis, seus impactos e respectivas interferências, bem como os reflexos do trajeto***



**TRIBUNAL DE CONTAS DO DISTRITO FEDERAL**  
**GABINETE DA PRESIDÊNCIA - ASSESSORIA TÉCNICA**



***definitivo dos projetos referentes aos VLT e VLP na licitação em exame, com o intuito de comprovar que a atual concepção é a solução mais adequada;***

(...)

**Manifestação do DER-DF**

5. A jurisdicionada informou (fls. 588/599) que o estudo técnico de viabilidade da obra “*contemplou diversas propostas visando adotar a melhor alternativa, que aliaria os diversos quesitos de um empreendimento de engenharia, ou seja, viabilidade técnica, melhor custo (direto e indireto) e menor impacto ambiental dentro das condicionantes (econômicas, sociais e ambientais) impostas ao empreendimento.*”

(...)

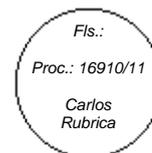
11. Apresenta, em seguida, o histórico das soluções avaliadas para o empreendimento:

- a) a primeira (desenho de fls. 593, sem referência de data) previa um novo balão maior ocupando uma área bastante extensa em torno do Balão da Sarah, tendo sido descartada pelo DER-DF em razão de incompatibilidade altimétrica e de uma interferência com a cabeceira da pista do Aeroporto Internacional de Brasília e seu sistema de Luzes de Aproximação de Cabeceira - ALS, dado que sua implantação ensejaria a necessidade de afastamento da pista de pouso/decolagem e novo reposicionamento do respectivo sistema de segurança. Relatou a jurisdicionada que a Infraero informalmente negou a viabilidade dessa opção, mas foi somente oficializada por escrito no final do mês próximo passado, via ofício CF nº 1693-A / STBR / 2011 (fls. 594), de 28/11/11;
- b) na alternativa seguinte (desenho de fls. 595, de 15/05/10<sup>1</sup>), tentou-se deslocar a pista marginal sentido Aeroporto/Plano Piloto o mais próximo possível ao Balão, porém essa também foi descartada pelo DER-DF sob a alegação de que ainda havia interferência com o sistema ALS, além de seu traçado interceptar um tunnel liner de drenagem de águas pluviais implantado pela Infraero naquela região;
- c) nova versão (fls. 596) surgiu em 29/11/10 (não foi apresentado desenho) prevendo dois túneis, um no Ramo 1 (Plano Piloto/Aeroporto) e outro no Ramo 2 (Aeroporto/Plano Piloto), com alegado custo de R\$ 200 milhões. Entretanto, ao priorizar os traçados do VLP e VLT, por se tratarem de meio de transporte coletivo, o DER-DF alegou que o túnel no Ramo 1 se mostrou inviável ante a necessidade da inclusão de todos os traçados do VLT, VLP e rodoviário em um único trecho (não foi apresentada

<sup>1</sup> Parece que houve um erro formal na data mencionada, sendo mais lógico, pela sequência dos fatos, que a data correta seja 15/05/10.



**TRIBUNAL DE CONTAS DO DISTRITO FEDERAL**  
**GABINETE DA PRESIDÊNCIA - ASSESSORIA TÉCNICA**



justificativa) e a impossibilidade de compartilhamento de um único túnel, em razão das diferenças de rampas admissíveis em cada modal. Para esse ramo a opção de utilização de valas e viadutos se mostrou mais viável, o que não foi possível para o Ramo 2 ante às interferências mencionadas nos itens “a” e “b” acima (sistema ALS e drenagem existente);

d) após uma versão intermediária datada de 13/03/11 (desenho às fls. 597) por fim, em 15/05/11, foi apresentada a versão final (desenho às fls. 598), que ao custo de R\$ 100 milhões, representou uma redução de 50% em relação à solução mais cara, mencionada no item “c”.

12. Esse foi o estudo técnico de viabilidade que o DER-DF entendeu adequado, apresentando-o como resposta à diligência ora analisada. Mais se assemelha a um simples relato histórico dos fatos que, em tese, carregaram a equipe que elaborou o projeto básico a concluir ser a solução do túnel no Ramo 2 a mais viável do ponto de vista técnico, econômico e ambiental.

13. O relato traz apenas uma sequência de desenhos com as datas em que supostamente eles foram considerados e avaliados para, no momento seguinte, serem considerados inadequados em razão de um ou dois pontos que pareceram suficientes para derrubar toda a proposta.

(...)

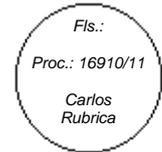
29. Tais evidências levam à conclusão que os estudos técnicos de viabilidade, que contemplassem “todas as alternativas para solucionar a questão inerente ao balão do aeroporto e região adjacente, indicando custos comparativos entre as opções possíveis, seus impactos e respectivas interferências”, nos termos da diligência em tela, e que já deveriam estar prontos, não foram apresentados. Em vez disso, disponibilizou-se apenas um histórico, posteriormente elaborado, incompleto e com diversas fragilidades e incoerências, conforme apontado anteriormente, que não se sustentam técnica e economicamente.

***b) circunstanciados esclarecimentos em relação ao trajeto do projeto e suas influências sobre as outras obras viárias que serão implementadas pelo Governo do Distrito Federal - GDF (VLT e VLP), em atenção ao Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal - PDTU/DF, sob coordenação da Secretaria de Estado de Transportes do Distrito Federal - ST/DF, nos termos do art. 6º, "caput", da Lei Distrital nº 4.566/11;***

30. A questão da interferência do presente projeto sobre as outras obras que serão implementadas pelo GDF (VLT e VLP) já havia sido arguida pelo item “a” acima, entretanto o DER-DF pouco comentou sobre ela. Parece ter assumido ser essa alínea “b” a adequada para abordar a questão, trazendo



**TRIBUNAL DE CONTAS DO DISTRITO FEDERAL**  
GABINETE DA PRESIDÊNCIA - ASSESSORIA TÉCNICA



para isso as justificativas e demais documentos acostados às fls. 600/616.

31. Inicialmente apresentou um desenho (fls. 602) que caracteriza os traçados do VLP (cor azul), do VLT (cor vermelha) e do presente projeto (cor cinza).

32. Afirmou (fls. 603) que a solução, compatibilização e processos construtivos relacionados às três obras em comento foram exaustivamente desenvolvidos e estudados, simplificando a sobreposição de traçados ao mero compartilhamento de plataforma ante às soluções e metodologias similares adotadas nos três projetos.

33. Prosseguiu alegando que não houve uma consolidação única dos projetos, já que foram desenvolvidos individualmente. Como todos estão em fase de Projeto Básico, decorre que os respectivos Projetos Executivos serão realizados concomitantemente permitindo que essa compatibilização possa ser realizada em conjunto a fim de evitar serviços em duplicidade ou mesmo a modificação/demolição de serviços já executados. Para isso basta uma perfeita integração pelo DER-DF, Metrô-DF e ST/DF nesse desenvolvimento.

(...)

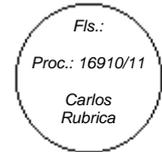
41. Portanto, a prometida “perfeita integração” entre DER-DF, Metrô-DF e ST/DF no desenvolvimento e nas adequações necessárias às três obras não parece nada trivial.

42. É cediço, tendo inclusive sido reforçado pela alínea em tela da Decisão nº 5616/11, que a Secretaria de Transportes, em consonância com o que estabelece o art. 6º da Lei nº 4.566/11 – PDTU/DF, é a responsável pela gestão do transporte urbano no DF. No entanto, o DER-DF não instigou aquele órgão a se manifestar nos autos.

43. Por fim, não se pode olvidar que todas as interferências, mesmo que devidamente tratadas quando da elaboração do Projeto Executivo, necessariamente causarão efeitos nos objetos contratados com quantitativos e serviços fundamentados em Projetos Básicos elaborados sem as considerarem. As modificações nos serviços contratados, quer qualitativa quer quantitativamente, quando causarem ônus para a contratada, serão devidamente cobradas pelas empresas, mormente ante a modalidade de empreitada por preço unitário adotada pelas três licitações, mas o contrário, impactos positivos para o Erário, somente se efetivaram com adequada e célere fiscalização, o que pode não se concretizar, uma vez que escassos são os recursos da Administração. Ademais, ainda que o DER-DF alegue que as alterações são pequenas e possam ser absorvidas pelos consórcios executores, ele não pode afirmar que esse compromisso será arcado por terceiros, colocando em risco a boa aplicação dos recursos públicos e possibilitando o seu desperdício.



**TRIBUNAL DE CONTAS DO DISTRITO FEDERAL**  
GABINETE DA PRESIDÊNCIA - ASSESSORIA TÉCNICA



44. Dessa forma, entende-se que o DER-DF mais uma vez não logrou comprovar cabalmente, por meio de circunstanciados esclarecimentos, as possíveis interferências e os impactos decorrentes dos traçados dos três empreendimentos em questão, não atendendo ao diligenciado pela Corte.

***c) manifestação acerca de todos os pontos suscitados nas Notas Técnicas n°s 17/11-NFO e 20/11-NFO, elaboradas pelo Núcleo de Fiscalização de Obras e Serviços de Engenharia desta Corte de Contas;***

45. Nesse quesito o DER-DF informou (fls. 618) que todos os esclarecimentos técnicos referentes às Notas Técnicas n°s 17 e 20/11-NFO e informações complementares já haviam sido encaminhadas a esta Corte por meio dos Ofícios n° 1.002/2011 – GDG/DER-DF (fls. 206/208), de 05/08/11 e n° 1.279/2011 – GDG/DER-DF (fls. 464), de 11/10/11.

46. Do primeiro ofício e seus anexos, em verdade, encaminhou as justificativas relativas às diligências estabelecidas no item II da Decisão n° 3373/11 (fls. 202/203). Esse material já foi todo avaliado por este núcleo, servindo como referência à elaboração da própria Nota Técnica n° 17/11-NFO (fls. 439/461). Dessa forma, aqueles pontos da decisão retrocitada que já foram admitidos como corrigidos ou devidamente justificados não serão novamente abordados, informando-se apenas que a diligência foi atendida, acompanhada da referência de folhas da Nota Técnica n° 17/11-NFO nas quais foram avaliadas.

47. Quanto ao segundo ofício, ele trouxe ao feito as respostas da jurisdicionada às questões postas no Ofício n° 115/2011 – 1ª ICE SAC/DS (fls. 462/463). Considerando que essa documentação, constante do Anexo IV destes autos e copiados às fls. 619/712, somente agora foi submetida a este NFO e que ela contém questionamentos técnicos de engenharia bem como outros que não pertencem ao escopo do NFO, apenas os primeiros serão avaliados a partir desse momento.

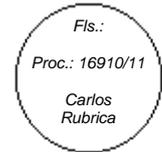
48. Complementarmente, destaca-se que a Nota Técnica n° 20/11-NFO não levantou nenhum ponto novo além daqueles constantes do item II da Decisão n° 3373/11, assim não será diretamente avaliada, mas se necessário, será devidamente referenciada.

***II. determinar ao Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal - DER/DF, com base no art. 198 do Regimento Interno, que suspenda cautelarmente os procedimentos atinentes à Concorrência n° 2/2011, até ulterior manifestação do Tribunal, a fim de, no prazo de 15 (quinze) dias, com fulcro no art. 45 da LC 01/94, promover as ações corretivas cabíveis ou apresentar as justificativas que julgar pertinentes acerca dos pontos enumerados a seguir:***

***a) ausência de estudo abordando as interferências da obra objeto da***



**TRIBUNAL DE CONTAS DO DISTRITO FEDERAL**  
GABINETE DA PRESIDÊNCIA - ASSESSORIA TÉCNICA



*presente licitação com outros projetos previstos na região, como o Veículo Leve sobre Trilhos - VLT e o Veículo Leve sobre Pneus - VLP, bem como com as redes existentes de abastecimento de água, esgoto, drenagem pluvial, rede elétrica e telefonia;*

53. Assim, em consonância com o que já foi apresentado antes sobre a alínea “b” do item II da Decisão nº 5616/11 (§§ 30/48), entende-se que o DER-DF, ao transferir as soluções para um futuro imprevisível e sem garantias efetivas, não foi capaz de atender às demandas desta Corte em relação às interferências com os outros dois empreendimentos em andamento.

54. Sobre as interferências de concessionárias de serviços públicos, demonstrou que já encaminhou ofícios às empresas envolvidas (Transpetro, Oi, CEB e Caesb) para que providenciem a remoção daquelas presentes nas faixas de domínio das rodovias DF-047 (EPAR) e DF-025 (EPDB), já informando que o custo das respectivas remoções deverá ser arcado pelas empresas. Relata que ainda não houve manifestação oficial de todas.

55. Em especial, impende destacar a questão que saltou aos olhos em visita realizada ao local do projeto por este NFO, no dia 02/12/11, em que se constatou a existência de um duto enterrado sob a responsabilidade da Transpetro/Petrobrás que claramente cruza o traçado das vias a serem implantadas. Vide figuras 6 e 7 abaixo. Nesse caso a jurisdicionada deve estar atenta à resposta específica dessa concessionária para que ela providencie o remanejamento o mais breve possível a fim de não comprometer o andamento das obras.

(...)

56. Destarte, a despeito da ausência de manifestação oficial de todas as concessionárias envolvidas, considerando que essas remoções devem ocorrer efetivamente após o início das atividades, pode-se considerar atendida essa questão mediante compromisso do DER-DF de fazer constar no processo administrativo a anuência oficial de todas as concessionárias, com o respectivos cronogramas de remoção e a consequente integração com o Plano de Ataque dos Serviços antes mesmo da emissão da Ordem de serviço e do início das obras.

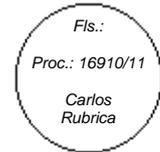
**Entendimento:** Parcialmente atendido.

*b) ausência de manifestação do Iphan e do Ibram/Ibama após a implementação de alterações no projeto básico, em especial a inclusão do túnel rodoviário;*

57. O DER-DF afirmou (fls. 02\*) que encaminhou ao Iphan o projeto atual através do Ofício nº 1306/2011 – GDG/DER-DF (fls. 70\*).



**TRIBUNAL DE CONTAS DO DISTRITO FEDERAL**  
GABINETE DA PRESIDÊNCIA - ASSESSORIA TÉCNICA



58. Não consta que tenha havido retorno oficial do Iphan. O DER-DF presumiu ter atendido às determinações daquele Instituto ao prever o já discutido túnel rodoviário em parte do Ramo 2, quando o Iphan apenas proibia, em parecer técnico prévio, a construção de viaduto sobre o Balão do Aeroporto.

59. Tem-se conhecimento de fato semelhante ocorrido durante a construção do VLT (contrato anulado), em que o Iphan reclamou, após iniciadas as obras, da não disponibilização dos projetos executivos pelo Metrô-DF, acarretando na paralisação do empreendimento, em consequência de embargo estabelecido por aquele instituto.

60. Tal qual proposta apresentada no item anterior, deve ser exigido a manifestação oficial do Iphan antes ainda da emissão da ordem de serviço e início das obras.

**Entendimento:** Atendido.

*c) ausência de consulta à Infraero para elaboração do Estudo de Viabilidade no que tange ao possível impacto advindo da instalação de uma nova unidade aeroportuária em Planaltina;*

**Entendimento:** Atendido (fls. 442).

*d) adoção de critério de medição diverso do previsto na DNER-ES-T 280/97 para o item "5.2.4 Cortes", bem como utilização de fórmula com fator de correção "1,03", sem apresentar expressamente a norma que o fundamenta;*

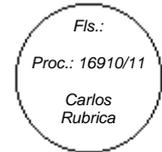
61. O DER-DF nada acrescentou à análise feita na Nota Técnica nº 17/11-NFO (fls. 453/455).

62. Portanto, há que se determinar à jurisdicionada que proceda à imediata exclusão do critério de medição atualmente estabelecido e posterior inclusão daquele constante no item 8.1 da Norma DNIT 106/2009-ES, independentemente se o material cortado será ou não utilizado em aterros. O critério de medição dessa norma é claro: *“A medição dos serviços deve levar em consideração o volume de material extraído e a respectiva dificuldade de extração, medido e avaliado no corte (volume “in natura”) e a distância de transporte percorrida, entre o corte e o local de deposição”*. Não há nenhuma exceção nesse critério em razão do material ser utilizado para aterro ou transportado para um bota-fora.

63. Há que se fazer também a adequação dos quantitativos estabelecidos para os serviços de escavação, carga e transporte no orçamento base da licitação, expurgando-os do fator de correção de 3% ora considerado



**TRIBUNAL DE CONTAS DO DISTRITO FEDERAL**  
GABINETE DA PRESIDÊNCIA - ASSESSORIA TÉCNICA



inadequado. Tal alteração acarreta necessidade de reabertura do prazo para apresentação das propostas das empresas interessadas.

**Entendimento:** Não atendido.

*e) necessidade de revisão dos itens do projeto básico fundamentados na norma DNER-ES 280/97, a fim de atualizá-los conforme previsto na norma DNIT 106/2009-ES;*

**Entendimento:** Atendido (fls. 455/456).

*f) necessidade de que o "Plano de Ataque dos Serviços" do Termo de Referência, a ser elaborado pela contratada, seja submetido à aprovação do executor do contrato antes do início da obra, de modo a minimizar os transtornos à população que se serve das estradas na região do Balão do Aeroporto;*

**Entendimento:** Atendido (fls. 456).

*g) ausência de informação acerca das medidas que vêm sendo adotadas para regularizar a ocupação da área junto à rodovia DF-047, compreendida entre o Balão da Sarah e o Aeroporto;*

**Entendimento:** Atendido (fls. 442/443).

*h) possibilidade de parcelamento do objeto, em atenção ao art. 23, § 1º, da Lei 8.666/93;*

**Entendimento:** Atendido (fls. 452).

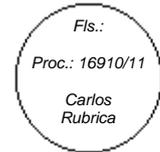
*i) anotação dos traços diversos necessários à execução da obra, como, por exemplo, o traço do concreto das obras de arte especial e o traço do concreto projetado, considerando que a redação do item 26.11 do Termo de Referência restringe a verificação aos traços de misturas betuminosas;*

**Entendimento:** Atendido (fls. 456).

*j) explicitação das normas técnicas do DER/DF aplicáveis aos serviços, tendo em conta a falta de previsão no item "3 - CONDIÇÕES PARA A EXECUÇÃO, ESPECIFICAÇÃO E NORMAS TÉCNICAS" e item "17 - EXAME DA (S) PROPOSTA (S) DE PREÇOS", do Edital, enviando cópia*



**TRIBUNAL DE CONTAS DO DISTRITO FEDERAL**  
GABINETE DA PRESIDÊNCIA - ASSESSORIA TÉCNICA



*das mesmas ao Tribunal para fins de arquivamento no NFO;*

**Entendimento:** Atendido (fls. 456/457).

*k) menção, no corpo do Edital, dos decretos e de outros normativos relacionados à atuação da fiscalização na execução da obra, nos termos do art. 41, inciso II, do Decreto nº 32.598/10;*

*l) menção, no corpo do Edital, da Resolução nº 1024, de 21.08.09, do Confea, sobre a obrigatoriedade do uso de Livro de Ordem de Obras;*

*m) detalhamento, no Edital, das Leis Sociais que devem ser cumpridas pelas licitantes;*

**Entendimento:** Atendidos (fls. 457).

*n) promoção da atualização das informações sobre a licitação no Sisobras, em atenção ao art. 2º, inciso I, da Resolução TCDF nº 191/08;*

**Entendimento:** Atendido (fls. 457).

*o) identificação de sobrepreço nos itens da "Base de Brita Graduada" e "Sub-base do solo melhorado com cal", tendo como referência o Sicro;*

64. Na Nota Técnica nº 17/11-NFO (fls. 450/452), além da questão dos itens “Base de Brita Graduada” e “Sub-base de solo melhorado com cal”, corrigida pelo DER-DF, outros erros no orçamento base da obra foram abordados:

a) além de se questionar a efetiva existência de solo mole nos locais de escavação, foi identificado quantitativo de escavação (34.996,80 m3) em duplicidade (fls. 451);

b) previsão de compactação de sub-base de solo melhorado com cal (20.055,65 m3) em duplicidade no item “Compactação de aterros a 100% Proctor Normal”;

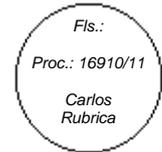
c) ausência de “Diagrama de Bruckner” que justificaria os volumes de corte e aterro, além da movimentação de terra referente ao item “Terraplenagem”.

65. Quanto à presença de solo mole (fls. 66\* - item “a”), a jurisdicionada insiste em seu posicionamento<sup>2</sup>, mas, ao final, ante a previsão de rebaixamento do lençol freático, admite que a escavação será em solo de 1ª

<sup>2</sup> Vide avaliação dos argumentos apresentados na alínea “r” adiante.



**TRIBUNAL DE CONTAS DO DISTRITO FEDERAL**  
GABINETE DA PRESIDÊNCIA - ASSESSORIA TÉCNICA



categoria. Portanto, irá excluir integralmente o item 2.2 e acrescentar o volume ali indicado na estimativa do item 2.7.

66. Sobre a previsão em duplicidade de solo mole (fls.66/67\* - item “b”), a jurisdicionada admite o erro, se comprometendo a fazer as devidas correções.

67. Idem em relação à duplicidade no item “Compactação de aterros a 100% Proctor Normal” (vide fls. 67\* - item “c”).

68. Considerando que as alterações ora admitidas pelo DER-DF implicam ajustes em outros itens associados, há que se exigir a apresentação de um novo orçamento base da licitação para que se possa avaliar a adequabilidade das modificações empreendidas. Ademais, também essas modificações exigem a reabertura do prazo concedido para a apresentação de propostas pelas licitantes.

69. Por fim, sobre a inexistência do Diagrama de Bruckner, alega-se (vide fls. 67\* - item “d”) que o projeto foi desenvolvido com base na norma IP-DE-A00/005 de autoria do DER/SP (cópia às fls. 465/475).

70. É de se estranhar tal afirmativa, considerando que item 3 do edital corrigido pelo DER-DF (fls. 252 do Anexo III) informa que “na execução dos serviços objeto do presente Edital, deverão ser observados, de modo geral, as Especificações e as Normas Técnicas vigentes no DNIT”, e não do DER/SP.

71. Dessa forma, entende-se que o referido diagrama deve ser parte integrante do Projeto Básico, pois sem ele não é possível avaliar adequadamente as memórias de cálculo dos volumes de terra para corte e aterro do serviços de terraplenagem, além dos correspondentes transportes desse material, conforme exige a Lei de Licitações em sua alínea “f”, inciso IX do art. 6<sup>o</sup>.

**Entendimento:** Parcialmente atendido.

***p) necessidade de informação acerca da área exata da seção transversal do túnel e readequação do quantitativo previsto no item 1.1 do Edital para a capacitação técnica, tendo em vista os indícios de que a área mínima***

---

3 Art. 6º (...)

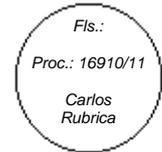
IX - Projeto Básico - conjunto de elementos necessários e suficientes, com nível de precisão adequado, para caracterizar a obra ou serviço, ou complexo de obras ou serviços objeto da licitação, elaborado com base nas indicações dos estudos técnicos preliminares, que assegurem a viabilidade técnica e o adequado tratamento do impacto ambiental do empreendimento, e que possibilite a avaliação do custo da obra e a definição dos métodos e do prazo de execução, devendo conter os seguintes elementos:

(...)

f) orçamento detalhado do custo global da obra, fundamentado em quantitativos de serviços e fornecimentos propriamente avaliados;



**TRIBUNAL DE CONTAS DO DISTRITO FEDERAL**  
GABINETE DA PRESIDÊNCIA - ASSESSORIA TÉCNICA



*exigida para a seção transversal (100 m<sup>2</sup>) está acima do limite admitido pelo TCDF na Decisão nº 1.958/11, fazendo juntar a respectiva justificativa para o parâmetro que vier a ser adotado;*

72. O DER-DF defende-se argumentando (fls. 05\*) que “a exigência de que a licitante tenha experiência de construção de túneis com área mínima conforme indiado no edital é a melhor forma de garantir que a contratada tenha capacidade para execução da obra túnel. Desta forma exigir-se experiência da licitante em obras similares, em dimensões e complexidade, dá mais garantias ao contratante de que haverá sucesso na conclusão do objeto a ser contratado.”

73. A despeito disso, a jurisdicionada resolveu reavaliar a demanda em tela, entendendo que a área mínima exigida poderia ser reduzida para 80 m<sup>2</sup>, ou seja, 50% da área da seção transversal do túnel a ser construído. Entendeu que essa alteração não comprometeria a capacidade exigida para a execução da obra.

74. Destarte, após a alteração indicada na peça editalícia, que também demanda a reabertura do prazo de apresentação de propostas, o DER-DF estará em consonância com o limite percentual admitido pela Decisão nº 1.958/11.

**Entendimento:** Atendido.

*q) inclusão de visitas técnicas obrigatórias, item 10 do edital, e de exigência de comprovação do recolhimento da garantia de participação em data anterior à abertura das propostas, item 13.5.3.3.b do edital, em desrespeito ao que fora determinado no item II.b da Decisão n.º 1.443/11 (Processo nº 6.748/11);*

75. Em relação à questão das visitas técnicas obrigatórias, este NFO já havia entendido (fls. 453) que as alterações no edital apresentadas pelo DER-DF eram suficientes para enquadrá-la nos ditames legais.

76. Quanto ao recolhimento da garantia, permanece o posicionamento de que deve ser tratado pelo SAC da 1ª ICE.

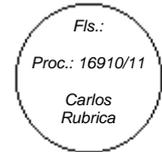
**Entendimento:** Parcialmente atendido.

*r) necessidade de que sejam realizadas novas sondagens, a fim de minimizar possíveis alterações no custo durante a execução, em função do mau planejamento, ou apresentação de estudos de solo demonstrando a correção dos valores apresentados na planilha estimativa;*

(...)



**TRIBUNAL DE CONTAS DO DISTRITO FEDERAL**  
GABINETE DA PRESIDÊNCIA - ASSESSORIA TÉCNICA



88. Se o DER-DF não fez os furos de sondagens no eixo de escavação para identificar a cota do lençol freático e a altura necessária de rebaixamento, muito menos deve ter extraído amostras do terreno para avaliar sua permeabilidade e drenabilidade a fim de projetar adequadamente o seu sistema. A pergunta que exsurge é como pode ele ter orçado um sistema complexo de rebaixamento, um com 35 bombas submersas de cada lado do túnel, ao longo dos seus 220 metros, ao custo de R\$ 1,7 milhões (vide desenho às fls. 30\*) e outro a vácuo instalado na região de escavação do túnel (ao custo de R\$ 7 milhões) com alta capacidade de recalque? Não estaria superestimado? Nada se pode falar se os estudos recomendados não foram realizados.

89. Provavelmente a inexistência de sondagens e estudos adequados do solo respaldaram o DER-DF a fazer a seguinte afirmação: *“Quando consideramos a probabilidades e os riscos inerentes a execução de uma obra, devemos avaliar o mesmo como o evento ou condição incerta, que poderá ter efeitos positivos e/ou negativos naquela implantação. Quando tem efeitos positivos, costumamos chamá-lo de sorte. Quando tem efeitos negativos, eles deverão ser identificados, mitigados e, se possível, eliminados.”* (grifou-se). No último caso, não conseguindo eliminá-lo, faz-se um aditivo.

90. Portanto, é inaceitável um projeto de túnel com previsão de rebaixamento de lençol freático que não tenha realizado as imprescindíveis sondagens e os demais estudos de dimensionamento.

91. Sobre a adoção da metodologia de escavação NATM, o DER esclarece (fls. 38/43\*) que a escolha construtiva a ser utilizada em obras de engenharia deve levar em consideração a qualidade, o prazo, o custo e o meio ambiente.

(...)

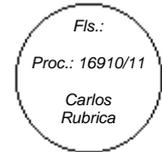
101. Novamente a conclusão a que se chega é pela inexistência de qualquer estudo consistente e amplo o suficiente para permitir uma análise isenta de todas as opções existentes para a construção de um túnel, no qual fossem abordados detalhadamente os aspectos técnicos, econômicos (custos e prazos), ambientais e sociais especificamente associados ao projeto em desenvolvimento.

**Entendimento:** Não atendido.

**III. em consequência do item II, sobrestar o exame do cumprimento das diligências contidas no item II da Decisão nº 3.373/11 e do mérito da Representação interposta pela empresa Weg Empreendimentos de Obras Civis Ltda., facultando ao DER/DF, caso queira, em atenção ao princípio do contraditório e da ampla defesa, encaminhar novas justificativas e/ou documentos com a finalidade de complementar as informações**



**TRIBUNAL DE CONTAS DO DISTRITO FEDERAL**  
GABINETE DA PRESIDÊNCIA - ASSESSORIA TÉCNICA



*anteriormente remetidas a esta Corte de Contas;*

102. Tendo em conta que o DER-DF não apresentou qualquer nova manifestação sobre as questões da representação da empresa WEG, manteve-se manifestação anterior apresentada na Nota Técnica nº 17/11-NFO, que transcreve-se a seguir.

### **DA REPRESENTAÇÃO DA WEG ENGENHARIA**

103. *Registra-se inicialmente que os documentos juntados às fls. 216/258 se referem aos mesmos aspectos constantes da representação às fls. 259/304, que foi conhecido pelo Gabinete do Relator do Processo, Conselheiro Inácio Magalhães Filho, suprimindo as exigências contidas na Portaria nº 27/2009.*

104. *Os pontos representados (fls. 264/267) serão sumarizados na sequência, apresentando-se o posicionamento do DER/DF (fls. 268/272) e a conclusão deste NFO pela procedência ou não do questionamento.*

#### **A) diversos itens da planilha foram apresentados com unidade VERBA**

105. *Os itens de Administração Local, Instalação de Canteiro, Acampamento, Mobilização e Desmobilização foram apresentados com unidade “verba” (fl. 264).*

106. *Sobre isso o DER/DF aponta que os demonstrativos daqueles valores (indicados no item 1 da estimativa, fl. 318\*), estão detalhados em anexo ao edital, disponível às licitantes.*

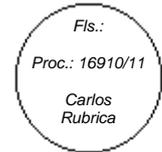
107. *Quanto à questão, vale ressaltar que tais custos não entraram na CURVA ABC da obra (fl. 305), razão pela qual não foram exaustivamente avaliados. No entanto, no tocante ao detalhamento, assiste razão ao DER/DF, sendo improcedente esse ponto da representação.*

**B) falhas na planilha orçamentária: B.1) falta de memória de cálculo dos quantitativos de terraplenagem; B.2) o item 8.20 se refere a Mobilização e Desmobilização, razão pela qual não deveria constar em item apartado; B.3) serviços iguais com preços diferentes e B.4) ausência de memória de cálculo do quantitativo da estrutura metálica prevista no item 9.2.13.**

108. **B.1)** *Embora o representante não faça referência específica à concorrência objeto dos autos (fl. 270), razão pela qual o DER/DF não se manifestou sobre o tema (fl. 264), a questão dos quantitativos de terraplenagem já foi discutida no item desta Nota que trata da planilha estimativa da obra. Nessa abordagem, ficou bem claro que há uma carência na demonstração dos quantitativos por parte do DER/DF, uma vez que não foi apresentado o Diagrama Bruckner relativo à terraplenagem. Dessa*



**TRIBUNAL DE CONTAS DO DISTRITO FEDERAL**  
**GABINETE DA PRESIDÊNCIA - ASSESSORIA TÉCNICA**



*forma, entende-se procedente esse item da representação, cuja encaminhamento já foi apresentado.*

*109. **B.2)** A inclusão ou não do item 8.20 da planilha estimativa (fl. 322\*) no bojo dos elementos relativos a mobilização e desmobilização é um fato não refutado pelo DER/DF, que expressou não haver incluído tal componente junto com os demais equipamentos e atividades do item 1.2. Mobilização e Desmobilização (fl. 318\*) por ser muito específico à execução do túnel. Essa justificativa não está estritamente correta, uma vez que, se assim fosse, a **usina de asfalto** prevista nas instalações industriais a mobilizar e desmobilizar (fl. 275) estaria no item da planilha estimativa referente à **pavimentação** (fls. 318\*/319\*). No entanto, esse ponto não se mostra determinante para a licitação em discussão, pois a inclusão de um túnel rodoviário no projeto de ampliação da DF-047 está sendo questionado nesta oportunidade, podendo vir a ser revisto.*

*110. Assim, embora procedente, sobre esse ponto sugere-se apenas determinação ao DER/DF para que doravante faça constar do item mobilização e desmobilização das planilhas estimativas que vier a elaborar todos os materiais, a mão de obra e os equipamentos necessários para prover a infraestrutura operacional de apoio da obra num único item da planilha, fazendo memória de cálculo específica desses elementos.*

*111. **B.3)** Quanto à previsão na planilha de serviços idênticos (8.2 e 9.2.13) com preços diferentes (fls. 322\* e 323\*), o DER/DF esclarece que tal se justifica pelo uso também diferenciado de mão de obra para a realização dos referidos serviços, um relativo ao túnel e outro, ao emboque. Essa alegação pode ser inicialmente considerada coerente, mas, pela mesma razão exposta quanto ao ponto da representação antes tratado, o túnel e os serviços que dele derivam (como por exemplo, o emboque) estão sob questionamento. Tendo em conta isso e a necessidade de acompanhamento dos serviços in loco para avaliar a procedência desse questionamento, cabe deixar esse ponto para avaliação futura, após revisão do projeto.*

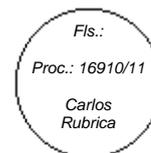
*112. **B.4)** Por fim, a questão da estrutura metálica mostra-se procedente, uma vez que o próprio DER/DF se dispôs a apresentar uma memória, mesmo que sucinta, do quantitativo previsto (fls. 270/271). Todavia, esse ponto também está vinculado à execução do túnel rodoviário, devendo ser melhor tratado e detalhado em outro momento futuro.*

**C) ausência de detalhamento de encargos sociais**

*113. Sobre o assunto, o DER/DF limitou-se a informar que o BDI encontrava-se detalhado conforme documento anexo (fls. 271 e 273). Porém, a Jurisdicionada não comentou sobre a ausência de detalhamento das Leis Sociais previstas no orçamento elaborado, também sentida por este NFO durante os trabalhos relativos à elaboração desta Nota Técnica. Dessa forma, entende-se procedente o representado e sugere-se que determinação ao DER/DF para que apresente a composição de encargos sociais de*



**TRIBUNAL DE CONTAS DO DISTRITO FEDERAL**  
**GABINETE DA PRESIDÊNCIA - ASSESSORIA TÉCNICA**



*empregados mensalistas e horistas considerados na estimativa.*

**D) variações do BDI em relação a outras obras**

*114. Sobre esse ponto, o DER/DF não se manifestou por considerar que as alegações não faziam referência à licitação em epígrafe (fl. 271). No entanto, no entender do NFO, o que o representante quis abordar foi a diferenciação de BDIs nas diversas licitações lançadas pelo Governo, tanto na Companhia da Nova Capital do Brasil – NOVACAP quanto no DER/DF (fls. 265/266).*

*115. Dada essa interpretação, vale mencionar que as divergências entre BDIs são esperadas e justificadas, uma vez que fazem parte dos custos da obra (no caso, lucro e despesas indiretas) e, portanto, adequam-se ao tipo e porte das obras sob licitação. Destarte, não é procedente o ponto questionado pela WEG.*

**E, F e G) exigências de capacitação técnica**

*116. Os pontos discutidos em relação ao tema se referem a qual seria o percentual aceitável de exigência de capacitação técnica para a execução dos serviços objeto do certame, uma vez que 50 e 70% foram o padrão utilizado pelo DER/DF e seriam altos demais, enquanto o percentual de 20% para o serviço de **escavação subterrânea** seria muito inferior ao padrão e poderia indicar direcionamento (fl. 266).*

*117. Quanto a este ponto, inicialmente, não se identificaram neste certame, à exceção daquela referente à seção do túnel<sup>4</sup>, exigências superiores a 50%, o que é uma recomendação geral desta Corte. Exigências inferiores não são, via de regra, questionadas, pois, em princípio, ampliam a competitividade, estando em consonância com a expectativa embutida no art. 3º da Lei nº 8666/93. Ademais, o direcionamento de uma licitação não pode ser caracterizado apenas por esse elemento, de forma que se mostra bastante frágil a alegação apresentada e, portanto, improcedente o representado nesse tocante.*

**H) não exigência de PBQP-h e Usina de Asfalto**

*118. Esse ponto não é exatamente um questionamento. Trata-se de uma anotação da mudança de conduta da autarquia em relação às exigências de PBQP-h e usina de asfalto, sempre presentes em outros editais (fl. 266). Tal alteração será abordada em momento futuro, quando do lançamento de outros certames similares, se as mencionadas exigências se fizerem constar dos termos dos respectivos editais.*

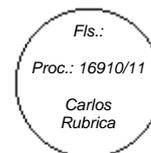
**I) não fornecimento das composições de custo unitário e detalhamento do BDI/encargos sociais**

---

4 Abordada na parte desta Nota Técnica referente às **condições de participação do certame**.



**TRIBUNAL DE CONTAS DO DISTRITO FEDERAL**  
GABINETE DA PRESIDÊNCIA - ASSESSORIA TÉCNICA



*119. Também esse item da representação não se refere especificamente à licitação tratada nos autos (fl. 266), até porque somente não foi apresentado o detalhamento dos encargos sociais. No entanto, essa falta já foi abordada anteriormente neste tópico, não merecendo maiores considerações.*

***J) erros de totalização de sub-itens da planilha***

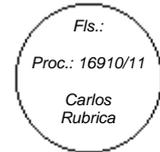
*120. Sobre esses erros (fl. 267), o DER/DF argumenta serem decorrentes do uso de planilha eletrônica na elaboração do orçamento e pouco relevantes. Entende-se da mesma forma que a Autarquia, de forma que não se considera procedente esse ponto da representação.”*

A Diretora do Núcleo de Fiscalização de Obras, em concordância com os termos da Nota Técnica nº 24/2011 – NFO, sugere ao Plenário que:

- I – tome conhecimento dos documentos de fls. 587/725, do Anexo V aos autos, daquela nota técnica (fls. 727/750) e da presente instrução;
- II – autorize levantar o sobrestamento determinado no item III da Decisão nº 5616/11;
- III – considere:
  - a) improcedentes as alegações do DER/DF em relação aos itens II-a e II-b da Decisão nº 5616/11;
  - b) parcialmente procedentes aquelas referentes ao item II da Decisão nº 3.373/11, bem como as representações apresentadas pela empresa Weg Empreendimentos de Obras Civis Ltda. em relação à Concorrência nº 02/2011-DER/DF;
- IV – determine ao DER/DF, com fulcro no art. 198 do RI/TCDF, que mantenha a suspensão do certame mencionado no item anterior;
- V – determine à Secretaria de Transportes, com base no art. 6º da Lei nº 4.566/11, que integre os diversos empreendimentos que perpassam pelo Balão do Aeroporto – ampliação da EPAR, implantação do VLT e do VLP, estabelecendo os traçados, as responsabilidades e o cronograma das diversas etapas a serem implementadas, de maneira a minimizar os retrabalhos e otimizar a aplicação dos recursos públicos;
- VI – reitere ao DER/DF os termos do item II-a da Decisão nº 5616/2011, determinando a esse Departamento que observe rigorosamente o requerido, a exemplo do formato de estudo de viabilidade apresentado pela própria autarquia e constante do manual do DNIT, chamado de EVTEA – Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental, promovendo, se entender adequado, as alterações do projeto básico da licitação;
- VII – determine ao DER/DF, ainda, que:
  - a) faça constar no processo administrativo relativo à licitação em análise a manifestação oficial do IPHAN, bem como a anuência oficial de todas as concessionárias, com os respectivos cronogramas de remoção e a consequente integração com o Plano de Ataque dos Serviços, antes mesmo da emissão da Ordem de Serviço e do início das obras;



**TRIBUNAL DE CONTAS DO DISTRITO FEDERAL**  
**GABINETE DA PRESIDÊNCIA - ASSESSORIA TÉCNICA**



- b) atente à resposta da Transpetro para que ela providencie, se necessário, o remanejamento do duto enterrado nas imediações da EPAR (DF 047) o mais breve possível a fim de não comprometer o andamento das obras;
- c) faça adequação da planilha orçamentária que reflita a solução mais viável para a obra em questão, conforme item VI desta sugestão, para que: c.1) seja expurgado o percentual de 3% previsto no item 5.2.4 – Corte do Termo de Referência dos serviços de escavação, carga e transporte, considerado inadequado em relação ao previsto na Norma DNIT 106/2009-ES; c.2) seja revista a previsão de solo mole, tendo em conta o projeto de rebaixamento do lençol freático, bem como a duplicidade no item “Compactação de aterros a 100% Proctor Normal”; c.3) leve em consideração os resultados obtidos em um Diagrama de Bruckner no que se refere à terraplenagem; c.4) os quantitativos nela previstos reflitam aqueles constantes de memórias de cálculo suficientemente detalhadas;
- d) faça constar dos anexos ao edital a composição de encargos sociais de empregados mensalistas e horistas considerados na estimativa;
- e) observe o limite percentual admitido pela Decisão nº 1.958/11 para a habilitação técnica exigida das empresas;
- f) faça constar do item mobilização e desmobilização da planilhas estimativa que vier a elaborar todos os materiais, a mão de obra e os equipamentos necessários para prover a infraestrutura operacional de apoio da obra, compondo um único item da planilha para o qual seja elaborada uma memória de cálculo específica;

VIII – autorize o retorno dos autos à 1º ICE para as providências pertinentes.

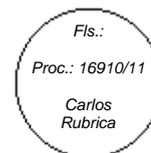
Por seu turno, o Chefe do Serviço de Acompanhamento de Contratos da 1ª ICE concorda com as sugestões oferecidas pela Diretora do Núcleo de Fiscalização de Obras, à exceção do item VII.c.3, pelos seguintes motivos:

27. Ao sugerir, no § 45 da Nota Técnica n.º 17/11 (fl. 451), a necessidade de estudo fundamentado no Diagrama de Bruckner para a estimativa dos volumes de terraplenagem, o NFO citou como fonte a norma DNIT 104/2009 – ES Terraplenagem – Serviços Preliminares (fls. 476/486). Contudo, verificamos que a citada norma destina-se à fase de execução, estando, por esse motivo, afeta ao projeto executivo da obra. Reproduzimos a seguir trechos da Informação n.º 89/2011:

23. *Entendemos que as alterações na planilha orçamentária, noticiadas pelo DER/DF, saneiam as impropriedades apontadas pelo NFO. Quanto à utilização do diagrama de Bruckner, juntamos aos autos cópia da norma IP-DE-A00/005 (fls. 465/475), cuja leitura dos seus itens 5.2.2.2 – Projeto básico de terraplenagem e projeto de depósitos de materiais excedentes e áreas de empréstimo e 5.3.2.2 – Projeto executivo de terraplenagem, demonstra que o nível de detalhamento obtido por tal metodologia é afeto ao projeto executivo. Da mesma forma, consultando a norma DNIT104/2009 – ES (fls. 476/486), citada no § 45 da Nota Técnica n.º 17/2011 (fl. 451), verificamos que a mesma também está relacionada à fase de execução,*



**TRIBUNAL DE CONTAS DO DISTRITO FEDERAL**  
GABINETE DA PRESIDÊNCIA - ASSESSORIA TÉCNICA



conforme trecho transcrito ao seguir:

*“1. Objetivo*

*Esta norma tem por objetivo fixar as condições mínimas exigíveis para viabilização do início da execução das obras destinadas à implantação da rodovia. [...]” (grifamos)*

*24. Sendo o detalhamento obtido por meio do diagrama de Bruckner uma ferramenta a ser utilizada na execução da obra, conforme os normativos acima mencionados, entendemos razoável os argumentos do DER/DF para não incluí-lo na elaboração do projeto básico.”*

É o relatório.

O Tribunal solicitou que o DER apresentasse estudos de viabilidade que contemplassem todas as alternativas para solucionar a questão inerente ao balão do aeroporto, indicando custos comparativos entre as opções possíveis. Contudo, as informações encaminhadas pelo jurisdicionado não se mostram suficientes para atestar que a opção pela construção de um túnel seria a mais viável.

O DER fez menção ao Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA, o qual, segundo manual do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte – DNIT, tem por objetivo identificar a alternativa mais viável para a sociedade dentre as possíveis soluções elencadas preliminarmente para a solução e um determinado problema de infraestrutura de transportes.

De acordo com a Unidade Técnica, o citado manual exemplifica os relatórios técnicos que devem estar contemplados em um EVTEA (fl. 714), asseverando que o DER não apresentou nenhum desses relatórios.

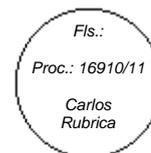
De fato, o DER limitou-se a tecer algumas considerações sobre as possíveis dificuldades que, no seu entender, inviabilizariam a adoção das outras soluções aventadas para o empreendimento. Porém, duas das soluções sequer foram avaliadas economicamente, bem como não se comprovou o orçamento de outra, conforme afirma o Corpo Técnico.

Assim, vejo como pertinente reiterar a diligência ao DER no sentido de que sejam ofertados estudos nos moldes definidos pelo DNIT.

Esta Corte de Contas solicitou esclarecimentos sobre a compatibilidade das obras de ampliação do balão da Estrada Parque Aeroporto – EPAR com as outras obras viárias no local (VLT e VLP).



**TRIBUNAL DE CONTAS DO DISTRITO FEDERAL**  
GABINETE DA PRESIDÊNCIA - ASSESSORIA TÉCNICA



O DER argumenta que o projeto da EPAR foi desenvolvido já prevendo soluções de compartilhamento entre os projetos do VLT e do VLP nos trechos sobrepostos. Acrescenta que o detalhamento das soluções de integração será feito durante a elaboração dos respectivos projetos executivos, o que exigirá uma perfeita integração entre o DER, o Metrô-DF e a Secretaria de Transportes.

Penso que as informações até então coligidas aos autos demonstram que estão sendo adotadas providências objetivando harmonizar os projetos viários que serão implementados na área do balão do aeroporto, o que deverá ser ultimado quando da elaboração dos projetos executivos. Assim também entende o Chefe do Serviço de Acompanhamento de Contratos – SAC da 1ª ICE, que assim se manifestou:

“23. Na Nota Técnica n.º 24/11, o NFO discorda do DER/DF e sugere considerar desatendida a citada determinação. Não obstante, o NFO reconhece as dificuldades existentes para que haja a perfeita integração dos três projetos, sendo que muitas delas independem da vontade do DER/DF, a exemplo do exposto nos §§ 37/38 daquele relatório.

24. Assim, entendemos que, considerando o cenário hoje existente, pode-se dizer que há indícios de compatibilidade entre os três projetos. Portanto, em que pese a possibilidade de haver alterações nos projetos, concluímos que a diligência pode ser considerada cumprida.” (fl. 730)

Dessa forma, a diligência determinada pela Corte pode ser considerada atendida. Entretanto, como forma de assegurar a futura compatibilização dos projetos, acolho a sugestão do Núcleo de Fiscalização de Obras, corroborada pelo Chefe do Serviço de Acompanhamento de Contratos da 1ª ICE, no sentido de se determinar à Secretaria de Transportes, com base no art. 6º da Lei n.º 4.566/11<sup>5</sup>, que adote as providências de sua alçada para alcançar tal compatibilização.

---

<sup>5</sup> Art. 6º À Secretaria de Estado de Transportes, como órgão responsável pela gestão do PDTU/DF, compete:

I – planejar, coordenar, supervisionar, executar e avaliar a política de transporte e mobilidade e a regulamentação dos serviços de transporte urbano do Distrito Federal;

II – estabelecer metas de curto, médio e longo prazo para os transportes urbanos do Distrito Federal e de ligação com os municípios do Entorno, com vistas à melhoria da mobilidade da população;

III – definir instrumento básico da política de transporte e de orientação dos agentes públicos e privados que operam no território do Distrito Federal;

IV – desenvolver os instrumentos legais que integram o STPC/DF em consonância com o PDTU/DF e o PDOT, que constituem parte do processo contínuo e integrado de planejamento e integração setorial;

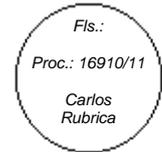
V – manter permanentemente canais de informação e de comunicação com o usuário, de forma a divulgar as ações implementadas, facilitar a participação, democratizar o acesso às informações e promover a transparência da gestão;

VI – manter programas de educação para a mobilidade, em consonância com o órgão de trânsito, devendo-se abordar temas como trânsito e circulação de pessoas, bens, serviços e veículos;

VII – consolidar, monitorar e atualizar as informações do PDTU/DF em um Banco de Dados Georreferenciado.



**TRIBUNAL DE CONTAS DO DISTRITO FEDERAL**  
GABINETE DA PRESIDÊNCIA - ASSESSORIA TÉCNICA



Concordo, também, com o posicionamento do Chefe do SAC quanto à apresentação do “Diagrama de Bruckner”. De acordo com a norma DNIT 104/2009 (fls. 476/486), o referido diagrama destina-se à fase de execução, estando, portanto, afeto ao projeto executivo da obra. Assim, deixo de acolher o item “VII.c.3” das sugestões do NFO (fl. 753).

Objetivando precaver-se quanto a eventuais paralisações da obra, considero pertinente determinar que conste do processo administrativo a manifestação do IPHAN, bem como a anuência das concessionárias de serviços públicos quanto à remoção das redes de abastecimento de água, esgoto, drenagem pluvial, eletricidade e telefonia, antes da emissão da Ordem de Serviço e do início das obras. Em razão dessa determinação, **considero despiendo o item “VII.b” das sugestões (fl. 752).**

Igualmente, mostra-se necessário adequar a planilha orçamentária de maneira que: a) seja excluído o percentual de 3% previsto no item 5.2.4, o qual está em desacordo com a Norma DNIT 106/2009-ES; b) seja revista a previsão de solo mole, tendo em conta o projeto de rebaixamento do lençol freático, bem como a duplicidade no item “Compactação de aterros a 100% Proctor Normal”; c) os quantitativos nela previstos reflitam aqueles constantes de memórias de cálculo suficientemente detalhadas.

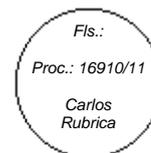
Por vislumbrar intuito de orientação à atuação do DER, concordo em determinar àquele órgão que observe o limite percentual admitido pela Decisão n.º 1.958/11 para a habilitação técnica exigida das empresas.

Acompanho a Unidade Técnica, também, ao pugnar pela necessidade de detalhamento dos encargos sociais e pela consolidação de todos os insumos relacionados com mobilização e desmobilização em um único item da planilha orçamentária.

Em face do exposto, decido, em essência, acompanhando as manifestações do Chefe do Serviço de Acompanhamento de Contratos da 1ª ICE (fls. 754/762), com exceção do item “VII.b” das sugestões do NFO constante à fl. 752.



**TRIBUNAL DE CONTAS DO DISTRITO FEDERAL**  
GABINETE DA PRESIDÊNCIA - ASSESSORIA TÉCNICA



Processo n.º 16.910/11

Origem: Departamento de Estradas de Rodagem do DF – DER/DF

Assunto: Licitação

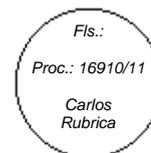
Ementa: Concorrência nº 2/2011 para a contratação de empresa de engenharia para implementação de melhorias, adequações, aumento de capacidade de tráfego e implementação de vias marginais na DF-047 (EPAR). Suspensão do certame. Análise das justificativas enviadas pelo DER/DF. Representação da empresa WEG Empreendimentos. Decisão nº 5616/11. Manutenção da suspensão cautelar do certame. Sobrestamento do exame das diligências anteriores e da representação. Análise das novas diligências. NFO por nova revisão do projeto e manutenção da suspensão da concorrência. Concordância do Chefe do SAC da 1ª ICE, com exceção do item “VII.c.3” das sugestões. Decisão pela manutenção da suspensão do certame. Quanto às diligências, convergência, em essência, com o titular do SAC.

### **DECISÃO LIMINAR n.º 011/2012 – P/AT**

O Presidente em exercício do Tribunal de Contas do Distrito Federal, ad referendum do Plenário, com âncora no art. 85 do RI/TCDF e concordando em essência com a manifestação do Chefe do SAC/1ª ICE, decide: I – tomar conhecimento dos documentos de fls. 587/725, do Anexo V aos autos, da Nota Técnica n.º 24/11 – NFO (fls. 727/750) e da Informação n.º 17/11 – CICE/NFO (fls. 751/753); II – levantar o sobrestamento determinado pelo item III da Decisão nº 5616/11; III – considerar: a) improcedentes as alegações do DER/DF em relação ao item “II-a” da Decisão nº 5616/11; b) parcialmente procedentes aquelas referentes ao item II da Decisão nº 3.373/11, bem como as representações apresentadas pela empresa Weg Empreendimentos de Obras Civis Ltda. em relação à Concorrência nº 02/2011- DER/DF; IV – determinar ao DER/DF, com fulcro no art. 198 do RI/TCDF, que mantenha a suspensão do certame mencionado no item anterior; V – determinar à Secretaria de Transportes, com base no art. 6º da Lei nº 4.566/11, que adote as providências de sua alçada objetivando compatibilizar os diversos empreendimentos que perpassam pelo Balão do Aeroporto – ampliação da EPAR, implantação do VLT e do VLP, estabelecendo os traçados, as responsabilidades e o cronograma das diversas etapas a serem implementadas, de maneira a minimizar os retrabalhos e



**TRIBUNAL DE CONTAS DO DISTRITO FEDERAL**  
GABINETE DA PRESIDÊNCIA - ASSESSORIA TÉCNICA



otimizar a aplicação dos recursos públicos; VI – reiterar ao DER/DF os termos do item “II-a” da Decisão nº 5616/2011, havendo necessidade de se observar o formato de estudo de viabilidade constante do manual do DNIT, chamado de EVTEA – Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental, promovendo, se entender adequado, as alterações do projeto básico da licitação; VII – determinar ao DER, ainda, que: a) faça constar do processo administrativo relativo à licitação em tela a manifestação do IPHAN, bem como a anuência das concessionárias de serviços públicos quanto à remoção das redes de abastecimento de água, esgoto, drenagem pluvial, eletricidade e telefonia, com os respectivos cronogramas de execução e a consequente integração com o Plano de Ataque dos Serviços, o que deverá ocorrer antes da emissão da Ordem de Serviço e do início das obras; b) faça adequação da planilha orçamentária que reflita a solução mais viável para a obra em questão, de maneira que: b.1) seja excluído o percentual de 3% previsto no item 5.2.4 – Corte do Termo de Referência dos serviços de escavação, carga e transporte, considerado inadequado em relação ao previsto na Norma DNIT 106/2009-ES; b.2) seja revista a previsão de solo mole, tendo em conta o projeto de rebaixamento do lençol freático, bem como a duplicidade no item “Compactação de aterros a 100% Proctor Normal”; b.3) os quantitativos nela previstos reflitam aqueles constantes de memórias de cálculo suficientemente detalhadas; c) faça constar dos anexos ao edital a composição de encargos sociais de empregados mensalistas e horistas considerados na estimativa; d) observe o limite percentual admitido pela Decisão n.º 1.958/11 para a habilitação técnica exigida das empresas; e) faça constar do item mobilização e desmobilização da planilhas estimativa que vier a elaborar todos os materiais, a mão de obra e os equipamentos necessários para prover a infraestrutura operacional de apoio da obra, compondo um único item da planilha para o qual seja elaborada uma memória de cálculo específica; VIII – dê ciência desta decisão à representante; IX – retorne o feito à 1ª ICE para os devidos fins.

Brasília, em 06 de janeiro de 2012.

**MANOEL DE ANDRADE**  
Presidente em exercício