

**ILUSTRÍSSIMO SENHOR PRESIDENTE DA COMISSÃO DE LICITAÇÃO DA  
SUPERINTENDÊNCIA DE OBRAS PÚBLICAS – SUCOP - DO MUNICÍPIO DE  
SALVADOR – BAHIA**

SUCOP - SUPERINTENDÊNCIA DE CONSERVAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS  
DO SALVADOR  
Doc Nº : CA - SUCOP/Externo-330/2020  
Nome : CONSTRUTORA NM LTDA - Externo  
Assunto : ADMINISTRATIVO - SOLICITAÇÃO  
Data Entrada : 07/05/2020

**Ref: Proc. Administrativo nº 2167/2019.**

**RDC Nº 001/2020**

**CONSÓRCIO NM/FARES**, já qualificado nos autos do processo administrativo em epígrafe, vem, à presença de V. Senhoria,, vem, à presença dessa ilustre comissão, apresentar **RECURSO**, na forma das razões anexas, uma vez que a licitante **CONSÓRCIO TOP/NORCONSULT** deixou de cumprir várias regras do Edital, requerendo que V. Exa. **determine a imediata inabilitação da referida licitante**, pelas razões a seguir expostas.

Prefacialmente, cumpre registrar que o presente recurso atende a todos os requisitos no Edital, estando pronto para ser julgado. O recurso é tempestivo, tendo a recorrente protocolado no prazo de 5 (cinco) dias úteis, conforme dispõe o Edital.

**1. ITEM PARA INABILITAÇÃO DO CONSÓRCIO TOP/NORCONSULT.**

**1.1 DO DESCUMPRIMENTO DO TERMO DE REFERÊNCIA PARA PROFISSIONAL DA EQUIPE TÉCNICA C3.**

O Termo de Referência determina que a equipe técnica de nível superior deverá ter tempo de graduação mínima de 10 (dez) anos, consoante se verifica no item 14.1.4 (NT4: Equipe Técnica), subitem “c) equipe técnica de nível superior”, vejamos:

PROCOLO / SUCOP  
RECEBIDO POR: *R. Oliveira*  
EM 07/05/2020 AS 11:25 Hs

Os engenheiros deverão atender às condições de tempo mínimo de graduação (tmg) associadas a registros obrigatórios no CREA conforme definido abaixo. Deverão ter também, atuações nas áreas discriminadas em seguida e serão pontuados com base na apresentação de atestado(s) de trabalho(s) realizado(s) emitidos por pessoa jurídica de direito público ou privado, devidamente registrados no CREA (Certificado de Acervo Técnico – CAT) seguindo o critério de pontuação apresentado adiante.

Os profissionais da Equipe Técnica de Nível Superior deverão ser Engenheiro(s) conforme qualificações descritas adiante. Deverão ter tempo mínimo de graduação (tmg) de 10 (dez) anos, tempo este obrigatoriamente associado a registro no órgão de classe CREA (engenheiros). Os currículos destes profissionais deverão comprovar atuação(ões) compatível(is) com as funções para as quais estarão apontados nesta Licitação.

O profissional que não atender as condições acima terá pontuação igual a ZERO. Somente os profissionais que preencherem os requisitos acima citados, estarão habilitados, para efeito desta licitação, a ser pontuados pela apresentação de atestado(s) de trabalho(s) realizado(s), independentemente de tempo de atuação, na forma descrita adiante. Os atestados deverão ser emitidos por pessoa jurídica de direito público ou privado, devidamente registrados no CREA (Certificado de Acervo Técnico – CAT), conforme seja a área ou subárea técnica à qual o profissional esteja relacionado.

O profissional C3: Profissional Sênior (Engenheiro Ambiental) do Consórcio TOP/NORCONSULT não atende ao tempo mínimo de graduação de 10 (dez) anos, portanto, a Comissão equivocou-se ao habilitar a referida Licitante.

No próprio julgamento realizado pela comissão de licitação, foi feita uma observação dizendo que a profissional possui apenas 5 (cinco) anos de graduação, descumprindo assim uma exigência formal do Termo de Referência.

Elementos para Pontuação	Pontuação por Atestado	Nota Máxima	Quantidade Mínima a ser considerada	Atestados apresentados (Quantidade)	Nota Final	REGISTROS DE COMPROVAÇÕES		
C3 Profissional Sênior (P) - NOTA DA CONSULTORIA ÁREA TÉCNICA / SUBÁREA TÉCNICA								
Ponto por atestado	0,500	2,00	4,00	3,000	1,500	Cat 176208/17 Pg. 476 e 448	Cat 151774/20 Pg 451	Cat 133316/16 Pg 383 e 475
Pontuação Máxima		2,00			1,500	OBS.: Profissional não atende aos requisitos mínimos de Graduação. So possui 5 (cinco) anos de graduação		

O item acima é TAXATIVO ao afirmar que os atestados de Engenheiro só valerão pontos se for preenchido o requisito de tempo mínimo de graduação, vejamos:

O profissional que não atender as condições acima terá pontuação igual a ZERO. Somente os profissionais que preencherem os requisitos acima citados, estarão habilitados, para efeito desta licitação, a serem pontuados

pela apresentação de atestado(s) de trabalho(s) realizado(s), independentemente de tempo de atuação, na forma descrita adiante. Os atestados deverão ser emitidos por pessoa jurídica de direito público ou privado, devidamente registrados no CREA (Certificado de Acervo Técnico – CAT), conforme seja a área ou subárea técnica à qual o profissional esteja relacionado.

**Portanto, a Comissão não poderia ter aplicado qualquer pontuação aos atestados do referido Engenheiro, conforme o trecho acima destacado.**

No mesmo item, consta que a nota máxima para os atestados desse profissional será 2 (dois) pontos, deixando explícito que **“A LICITANTE QUE ZERAR A PONTUAÇÃO DESTE ITEM SERÁ DESCLASSIFICADA”**, vejamos:

**C3. Profissional Sênior (P1)- 01 (um)**

(nota máxima = 2 pontos)

Engenheiro Ambiental. Profissional com atuação(ões) na área de meio ambiente na execução de obras iguais ou similares ao objeto desta licitação. Será responsável pelo planejamento e pelo gerenciamento dos serviços relacionados a meio ambiente. Deverá apresentar atestados de trabalhos realizados em obras de sistema viário urbano de acordo com os condicionantes abaixo descritos e pelos quais será pontuado.

C3. Profissional Sênior (P1)- NOTA DA CONSULTORIA ÁREA TÉCNICA / SUBÁREA TÉCNICA	(nota máxima =2,00 pontos)	
	PONTUAÇÃO POR ATESTADO	NOTA MÁXIMA
Ponto por atestado	0,5	2.000

**A Licitante que zerar a pontuação deste item será desclassificada**

Ante o exposto, considerando que o profissional C3: Engenheiro Ambiental possui menos de 10 anos de tempo mínimo de graduação e que aos seus atestados não poderão ser atribuídas notas e que considerando zero a pontuação deste item a Licitante será automaticamente desclassificada e revista a decisão para determinar a desclassificação sumária da empresa.

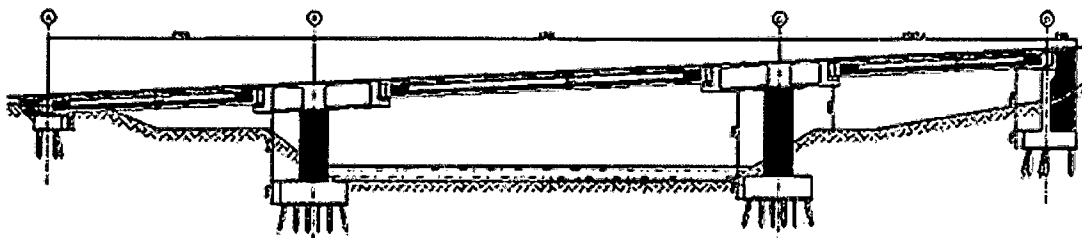
Sucessivamente, caso não seja desclassificado o Consórcio Licitante, o que não se acredita, deve ser revista a pontuação, haja vista que no relatório de distribuição de

notas do Consórcio TOP/NORCONSULT, a comissão de licitação pontua a profissional lanina Gonzalez Toscano por apresentar 3 (três atestados) de números de CAT 126208/17, CAT. 151774/20 e CAT 133336/18, no entanto, o número de CAT 151774/20 **não é um atestado, e sim o registro de quitação da profissional perante o CREA**, devendo ser retificada a pontuação.

Diante do exposto, resta evidente que o CONSÓRCIO TOP/NORCONSULT descumpriu o item NT-4 – 14.1.4 -Subitem C-C3.

## 1.2 DESCUMPRIMENTO DA CONDICIONANTE DA LP

O CONSÓRCIO TOP/NORCONSULT apresentou a Alternativa Tecnológica/Metodologia Construtiva em relação ao Anteprojeto do Edital, indicado na figura 1 abaixo cujos itens mais relevantes são transcritos da Proposta Técnica do referido Consórcio, vejamos:



**Figura 1: Corte Longitudinal da Alternativa Proposta**

Comparativamente a proposta inicial, a solução alternativa propõe redução da viga central de 40m para 30m, o que demonstra o total "Desconhecimento do Problema" do objeto da licitação em relação a travessia do Rio, **bem como o descumprimento da condicionante da Licença Ambiental Prévia que proíbe que as estruturas do suporte viário fiquem alocadas dentro do Rio.**

O Rio Camarajipe, o mais importante da cidade de Salvador, teve os serviços de canalização iniciados em 1986, quando foi definida a seção de vazão necessária para atender à bacia de contribuição do rio, considerando as condições de escoamento da época.

A solução de projeto adotada foi a execução de uma seção trapezoidal, com taludes revestidos em concreto, de modo a reduzir a “rugosidade” do canal e, desta forma, melhorar as condições de escoamento. O fundo do canal não necessitou ser revestido, obtendo-se, desta forma, uma solução mais “amigável” em relação ao meio ambiente.

Durante a construção, que ocorreu simultaneamente com o detalhamento do Projeto Executivo, foram identificadas várias interferências, que foram avaliadas individualmente, de modo a conferir as condições de escoamento previstas no Projeto. Dessas interferências, pelo menos três delas necessitaram de soluções particulares, de modo a mitigar a perda de seção de vazão: As pontes “Tend tudo” (figura 2) e Tok&Stok (figura 3) e o trecho compreendido entre a Avenida Magalhães Neto e o bairro do Costa Azul, no trecho compreendido entre os antigos clubes COPENE e BANEB.



Figura 2.

A handwritten signature or mark, possibly a stylized letter 'G', located in the bottom right corner of the page.

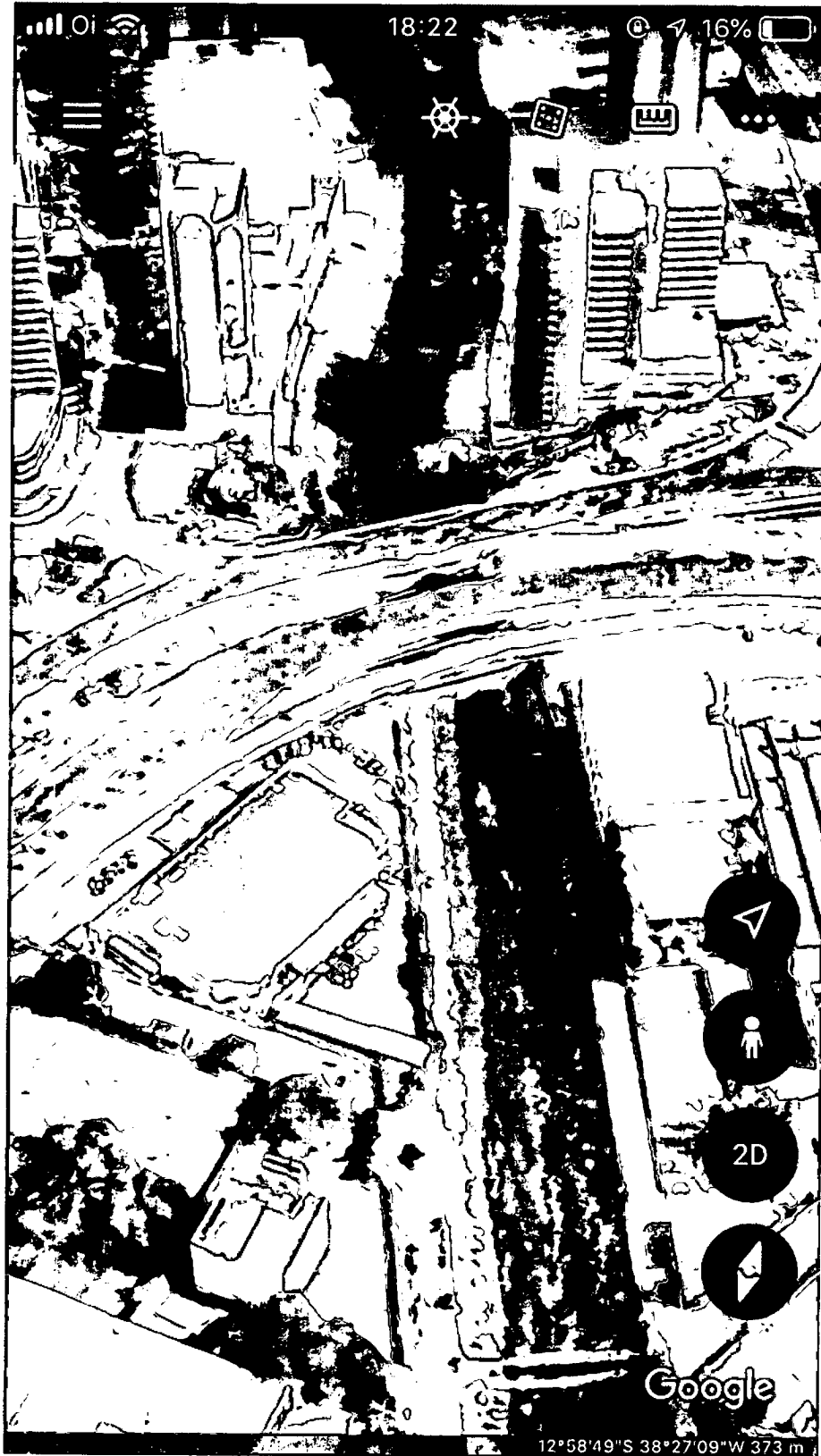


Figura 3.

Para as pontes, foram projetos taludes de transição e realizado o revestimento do fundo do canal para melhorar as condições de escoamento, considerando que os custos para execução de uma nova obra não se justificaria diante do investimento total já dispendido para a canalização do rio além da vida útil residual destas pontes. Para o trecho compreendido entre a Av. Magalhães Neto e Bairro Costa Azul, onde a solução de uma seção retangular se impôs por inexistência de espaço físico para atender a seção trapezoidal, fez-se necessário revestir de concreto em todo o canal, incluindo o fundo.

A partir da conclusão da canalização, todas as travessias executadas sobre o rio Camarajipe, foram realizadas respeitando inteiramente a seção do canal, conforme pode ser observado na Figura, mostrada acima. Além de respeitar a seção hidráulica do canal, a evolução na construção destas travessias se consolidou com o emprego quase que exclusivamente em estruturas pré moldadas de concreto e/ou metálica. A única travessia executada em concreto moldado no local precisou ser reconstruída parcialmente, tendo em vista que durante a construção o escoramento foi "arrancado" pelo rio num período de maior intensidade de chuvas. O exemplo mais emblemático da solução de garantia da seção do canal está nas "pontes Tok&Stok" mostrada na Figura 3, onde pode ser observado que as pontes localizadas à montante e a jusante da antiga ponte, apresentam solução construtiva sem qualquer interferência com a seção do canal e executadas com vigas pré-moldadas de concreto. Entretanto, a ponte mais antiga e localizada no meio, apresenta erosões significativas nas margens, expondo as fundações em estacas metálicas à corrosão, resultando em perda da capacidade resistente estrutural e geotécnica, seja pelo desconfinamento como também pela perda da seção.

Finalmente a implantação dos pilares no talude do canal **descumpr**e à **premissa básica do projeto do canal, qual seja, de manter a seção hidráulica livre de qualquer interferência, o que está ratificado na Licença Ambiental Prévia.**

A solução indicada pelo Consórcio deve ser eliminada, seja pela impossibilidade de atendimento a Licença Ambiental Prévia, seja porque poderia causar sérios prejuízos, como nos problemas mostrados acima.

Além disso, a execução dos "Cristos" em concreto moldado no local implicará na necessidade de escoramento, também dentro do canal cerca de 5 metros para o centro em ambos os lados, **comprovando novamente o descumprimento da Condicionante da Licença Ambiental Prévia.**

Não foi apresentado nenhum estudo hidráulico que assegure que a solução proposta atenderia com segurança a seção de vazão requerida, sobretudo pelo que as condições de escoamento serem hoje, muito mais desfavoráveis, que aquelas de 34 anos atrás.

**Diante do descumprimento do Edital e da condicionante da Licença Prévia deve a Comissão inabilitar o Consórcio TOP/NORCONSULT.**

## **2. ITEM PARA REVISÃO DE PONTOS DO CONSÓRCIO TOP/NORCONSULT.**

### **2.1 FALTA DE MENÇÃO DA EXECUÇÃO DAS FUNDAÇÕES E MESOESTRUTURA NO ITEM PLANO DE ATAQUE DA PROPOSTA TÉCNICA DO CONSÓRCIO TOP/NORCONSULT.**

Conforme o Termo de Referência, item 14.1.3 – NT3: PLANO DE TRABALHO, subitem Plano de Ataque menciona o seguinte:

**Plano de Ataque:** O Plano de Ataque deve representar a estratégia geral executiva das atividades. Ali deverão ser representadas todas as fases das atividades e as etapas dos serviços nas suas sequências executivas. Devem integrar o Plano de Ataque todos os planos estratégicos de condução dos serviços como por exemplo: planejamentos de serviços em horários especiais; planejamento de desvios de tráfego, etc.

**Os Licitantes devem apresentar um plano de como pretendem executar os serviços que integram o objeto desta licitação, considerando que as obras deverão ser atacadas em tantas frentes de serviços quanto necessárias, a fim de que o empreendimento seja concluído dentro do prazo programado.**

O plano de ataque às obras deverá sempre buscar o menor impacto no fluxo de veículos e pedestres, com total segurança, bem como, o mínimo transtorno à mobilidade urbana e às atividades econômicas instaladas na região.

O Plano de Ataque deverá guardar coerência com os Cronogramas apresentados pelo Licitante. E vice-versa.

Se necessário, poderão ser utilizados elementos gráficos para melhor compreensão da proposta, pela Comissão de Licitação.



O consórcio TOP/NORCONSULT na apresentação da sua proposta técnica, no subitem "Plano de Ataque" **não faz menção** ao plano de execução das fundações, mesoestrutura e serviços que integram o objeto.

Diante do exposto, em razão da não observância do item acima, o **Consórcio TOP/NORCONSULT deverá ter a pontuação de 2,45.**

## **2.2 DOS EQUÍVOCOS ENCONTRADOS NO "CONHECIMENTO DO PROBLEMA" APRESENTADO PELO CONSÓRCIO TOP/NORCONSULT.**

### **2.2.1 No Item 2.3 da Proposta Técnica apresentada pelo CONSÓRCIO TOP/NORCONSULT - Área de Implantação das Obras e suas Peculiaridades:**

O subitem 2.3.4 "Premissas Gerais e Aspectos Locais" (Pag. 062), constituído de 2 parágrafos, **não apresenta nenhuma premissa de projeto e/ou aspectos locais**, se limitando a informar que:

*"Nos últimos anos, Salvador tem passado por grandes intervenções urbanas, como as implantações da Via Expressa, do Metrô e das Avenidas Orlando Gomes e Pinto de Aguiar. Frente a esses eventos, a população local tem se adaptado aos impactos gerados ao passo que tem se qualificado para o desenvolvimento dessas intervenções, garantindo bons prognósticos de convivência entre os atores interessados no projeto e a execução da Intervenção".*

*"Dentro das características metropolitanas, a cidade oferece uma rede de fornecedores de serviços especializados que serão utilizados tanto na fase de projeto, quanto de obras. Maiores detalhes podem ser visualizados no mapa de situação a seguir".*

No entanto, os dois mapas (apresentados na figura 10, pág. 063) **não elucidam nada** em relação à afirmativa acima. O primeiro é um mapa de situação da cidade de Salvador em relação ao estado da Bahia e o segundo, é o mapa da cidade de Salvador. Nenhum dos dois mapas acrescenta conteúdo ao subitem.

Portanto, o Consórcio não apresentou nenhum conhecimento do problema, razão pela qual a pontuação para o item 14.1.2.1 (conhecimento do empreendimento) deverá ser zerada.

## **2.2.2 Item 2.5 Pontos Críticos e Gerenciamento de Riscos**

O subitem “2.5.1 Impactos Ambientais” (pág. 065) indica que “os impactos ambientais associados estarão relacionados ao trânsito de veículos e pedestres”.

Há, nesse sentido, uma avaliação claramente equivocada, onde se confunde **Impacto Ambiental** com **Impacto de Vizinhança**.

**Conforme a Resolução nº 001, Artigo 1º, do CONAMA (Conselho Nacional do Meio Ambiente), Impactos Ambientais são alterações no meio ambiente causadas pelo desenvolvimento das atividades humanas no espaço geográfico.**

Segundo o art. 37 da Lei n. 10.257/01 (Estatuto da Cidade) os Impactos de Vizinhança são os efeitos positivos e negativos de empreendimento ou atividade quanto à qualidade de vida da população residente na área e suas proximidades, considerando dimensões de análise essencialmente urbanas.

De modo geral, é possível afirmar que os Impactos de Vizinhança são impactos que se relacionam ao ambiente urbano, e os Impactos Ambientais referem-se ao meio ambiente de modo geral.

O Estudo de Impacto Ambiental é um instrumento de Política Nacional do Meio Ambiente (Lei 6.938/81) destinado a prevenir impactos sobre os meios físico, biótico e socioeconômico. Já o Estudo de Impacto de Vizinhança é focado na análise dos impactos decorrentes da instalação, em meio urbano, de determinada atividade ou empreendimento sobre suas áreas vizinhas, considerando aspectos relevantes para a qualidade de vida na cidade.

O documento segue, ainda numa análise equivocada, relacionando medidas de desvios de tráfego e sinalização viária, como medidas mitigadoras de possíveis

impactos ambientais, e apresentando outras situações que, por definição, também não deveriam ser consideradas como impacto ambiental, como:

- Impactos no tráfego de veículos e acessos de pedestres:
- Impactos na rotina do entorno da poligonal de intervenção:
- Impactos socioeconômicos na dinâmica local
- Impactos de acidentes com colaboradores ou usuários:
- Impactos associados à utilização de redes e vias públicas:

**Portanto, o Consórcio não apresentou nenhum gerenciamento de risco ambiental, razão pela qual a pontuação para o item 14.1.2.5 deverá ser 0,50.**

### **2.3 DOS EQUÍVOCOS ENCONTRADOS NO “PLANO DE TRABALHO” APRESENTADO PELO CONSÓRCIO TOP/NORCONSULT.**

O item “3.1. IDENTIFICAÇÃO E DESCRIÇÃO DE ATIVIDADES E SUAS METODOLOGIAS, REFERENTES A PROJETOS E OBRAS” (Pág. 073) **não atende ao previsto** no item 8.4.2. Projetos Básicos e Executivos do Termo de Referência, uma vez que **não apresenta Projeto de Iluminação Pública** no escopo do trabalho a ser desenvolvido.

Ainda em relação a este item, a descrição das metodologias a serem empregadas na execução das atividades que compõem o escopo básico do projeto (subitem 3.1.1 PROJETOS, pág 077), **também não atendem ao solicitado no Termo de Referência** (item 8.4.2. Projetos Básicos e Executivos), uma vez que **não apresentam** o detalhamento das atividades referentes ao Projeto de Iluminação e do Projeto de Urbanização e Paisagismo.

O subitem **3.1.2 OBRAS** (pág. 102), também não contempla as obras relativas a Iluminação Pública, Urbanização e Paisagismo, **não atendendo, assim, ao escopo básico** do Edital em questão.

Diante do exposto, em razão da não observância do item acima, o **Consórcio TOP/NORCONSULT deverá ter a pontuação de 2,0.**

O item **3.5 PLANO DE DESVIO DE TRÂNSITO E DE CONDIÇÕES DE ACESSIBILIDADE E COMUNICAÇÃO COM A POPULAÇÃO DA REGIÃO** (pág. 146) apresenta, de forma genérica, as soluções propostas, sendo que o Termo de Referência é claro, ao discorrer sobre **Planos de desvios de trânsito e de condições de acessibilidade e de comunicações**, quando indica que:

*“Este item deve ser apresentado de **forma gráfica\***, utilizando sempre que possível, base cartográfica do trecho estudado e em escala de fácil leitura. Sempre que for necessário, deverá ser utilizado texto complementar para esclarecimentos quanto à solução proposta”.*

**Assim, não foram atendidas a seguintes premissas solicitadas no Edital:**

- Definição das rotas de circulação de veículos da obra, com **indicação das entradas e saídas do canteiro**;
- Definição das rotas e acessos dos veículos prestadores de serviços públicos (limpeza urbana, iluminação, abastecimento de água, gás, etc.);
- Descrição do sistema de sinalização vertical e horizontal temporária, **com indicação dos elementos de sinalização que serão utilizados**.

A figura apresentada no Plano de Trabalho não elucida as premissas do Edital, elencadas acima, devendo ser reduzida a pontuação do Consórcio TOP/NORCONSULT para 1, pois não atendeu ao item 14.1.2.2.

#### **2.4 DO DESCUMPRIMENTO DA PROPOSTA TÉCNICA TOP/NORCONSULT NO TERMO DE REFERÊNCIA QUANTO AO ITEM DE “APRESENTAÇÃO ALTERNATIVA DE TECNOLOGIA / METODOLOGIA CONSTRUTIVA – NT5)”**

No termo de referência, item 10 - APRESENTAÇÃO DE ALTERNATIVAS CONSTRUTIVAS E/OU TECNOLÓGICAS, consta assim:

Optando por oferecer alternativas, o Licitante deverá apresentá-las, explicitamente, em item específico de sua proposta técnica, intitulado "Alternativa Construtiva ou Tecnológica", descrevendo, justificando e demonstrando as vantagens para a CONTRATANTE em relação às proposições da Solução Base. Deverá apresentar se necessário, ajustes nos Anexos A, B e C, Cronogramas Físico – Financeiro e Eventograma, mantendo coerência em relação aos valores e prazos de execução dos serviços.

Neste caso, o Licitante deverá declarar, na Carta de Apresentação de sua Proposta Técnica, estar de pleno acordo com as soluções do Anteprojeto de Engenharia (Solução Base) da CONTRATANTE, que não sejam aquelas especificadas no item "Alternativa Construtiva ou Tecnológica" de sua Proposta Técnica.

~~No caso de optar por apresentar Alternativa de Tecnologia e/ou Metodologia Construtiva a proponente deverá apresentar atestações equivalentes às exigidas neste Edital para a tecnologia e/ou metodologia a ser substituída, excluídas quantidades mínimas, seja referente a projetos ou execução – o que for aplicável.~~

Caso o Licitante opte por adotar integralmente o Anteprojeto de Engenharia da CONTRATANTE, deverá declarar esta opção na apresentação da Proposta Técnica, explicitando que está de pleno acordo com as soluções adotadas na Solução Base da CONTRATANTE, conforme modelo fornecido.

Desta forma, o Consórcio TOP/NORCONSULT deveria apresentar atestações equivalentes para a metodologia a ser substituída. Porém, nos atestados fornecidos pelo consórcio não foram apresentados serviços equivalentes à "travessas caixão em cristo", que foi a metodologia utilizada na sua proposta técnica, portanto, a pontuação do Consórcio deveria ser zerada.

Por essas razões, deve ser zerada a pontuação do Consórcio TOP/NORCONSULT, por descumprimento do item NT-5.

### **3. ITEM PARA REVISÃO DE PONTOS DO CONSÓRCIO NM/FARES.**

#### **3.1 ANÁLISE PROPOSTA TÉCNICA**

- a) Solicitação de revisão de nota atribuída ou justificativa de nota inferior no item 14.1.2.1 - NT2 - CONHECIMENTO DO EMPREENDIMENTO, uma vez que foi apresentado na proposta técnica do Consórcio NM/FARES no item 2.1 – Empreendimento vs Justificativas onde apresentamos o contexto dessa intervenção proposta da "NOVA TANCREDO NEVES", além de apresentar

alterações no sistema viário do seu entorno para melhor funcionalidade da intervenção:

b) Empreendimento vs. Justificativas

Este projeto visa a construção de uma nova ligação viária entre as avenidas Juracy Magalhães Neto e Tancredo Neves, objetivando dotar de maior fluidez o trânsito nesta região, onde será instalada uma trincheira bidirecional de ligação, em um Empreendimento que será conhecido como "Nova Tancredo Neves".

Conforme assinalado pela Secretaria Municipal de Infraestrutura e Obras Públicas, esta intervenção trará "maior fluidez ao trânsito em uma região de grande circulação da capital baiana, reduzindo o tempo de deslocamento, o que significa mais qualidade de vida",

A Av. Tancredo Neves constitui um vetor de mobilidade de grande importância para a cidade de Salvador, ocupando uma das áreas mais nobres da capital, no que se refere a comércio e negócios, caracterizada como de alta complexidade, situado na região onde descarregam e carregam as vias de acesso aos maiores corredores de tráfego da cidade de Salvador: BR 324 e Avenida Paralela.

Especificamente no trecho onde serão implantadas as obras objeto desta Proposta Técnica e no seu entorno, verifica-se a concentração de empreendimentos de grande relevância para a cidade, como: Shopping Centers, Terminais de Transporte intermunicipal, interestadual e intramunicipal, Estação de Metrô, além de igrejas, concessionárias de veículos, rede hotéis, hospitais, clínicas, conjuntos de escritórios e empreendimentos multifuncionais, dentre outros, apresentando uma gama altamente diversificada de usos e atividades.

Atualmente, a Prefeitura Municipal de Salvador realiza grandes investimentos na implantação de corredor de tráfego para o Sistema BRT e em melhorias de sistema viário. A implantação de melhorias no viário da Av. Tancredo Neves se faz necessária para propiciar a concordância adequada com as obras em andamento na Av. ACM e, com isso, permitindo a homogeneização do fluxo de tráfego em toda a região.

Com todas as obras de melhoria de fluxo e mobilidade planejadas e em execução nesta região, como a chegada do BRT em pista de trânsito expresso na Estação de Transbordo da Rodoviária; a implantação da Via Expressa do corredor BRT na Av. Antonio Carlos Magalhães, com os cruzamento em diferentes níveis, e a implantação da Trincheira na junção da Av. Tancredo Neves com a Av. Magalhães Neto, torna-se inevitável a intervenção da Ligação Av. Tancredo Neves – Paralela, no sentido de promover uma melhor qualidade da mobilidade na região, em consequência do aumento do trânsito de veículos e pessoas, proporcionados por essas melhorias acima listadas.

A intervenção "A", objeto desta Proposta Técnica, se refere à construção de uma ponte sobre o Rio Camarajipe, como uma nova via independente e paralela à que dá acesso ao Viaduto dos Rodoviários, para ampliar a insuficiente capacidade na absorção dos fluxos de tráfego atuais e que tendem a aumentar face ao advento do Corredor BRT e sua pista de trânsito expresso.

Essa alternativa reduzirá o fluxo de trânsito do atual entrelaçamento na ponte existente, melhorando a trafegabilidade no local e "induzindo" o movimento em direção à Rua Marcos Freire para "sair antecipadamente" da seção conflituosa junto ao ramo de saída da LIP para essa rua.

**Portanto deve ser feita uma revisão na pontuação do item 14.1.2.1, acrescentando a NOTA para 1,00.**

- c) Solicitação de revisão de nota atribuída ou justificativa de nota inferior no item **14.1.2.5. – NT2 - PONTOS CRITICOS DE PROJETOS E DAS OBRAS**, uma vez que foi apresentado na proposta técnica do Consórcio NM/FARES, no item **2.6 –Pontos Críticos** onde o problema de "caixa de pista" maior em uma menor em plena curva de retorno, além de grande fluxo de veículos na região:

c.1- Pontos Críticos:

As obras aqui previstas situam-se numa área de grande densidade de tráfego com congestionamentos intensos, devido à falta de capacidade das vias existentes, cuja plataforma é insuficiente para comportar a pista, o passeio e os dispositivos de

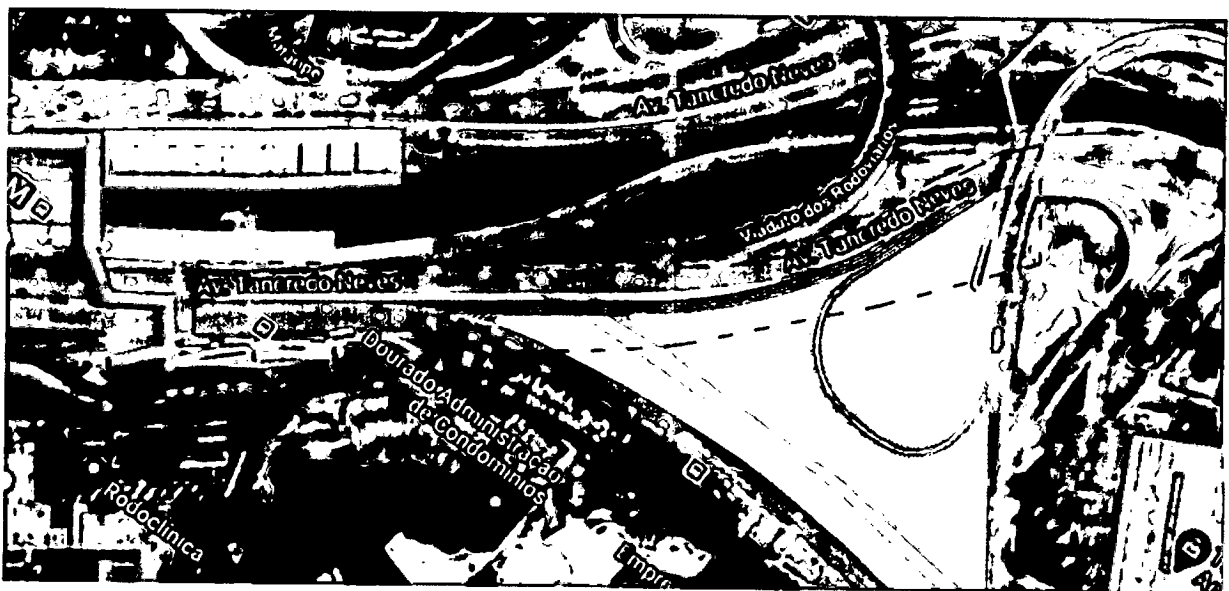
drenagem superficial, significando que haverá transtorno e controle de tráfego durante o período de implantação da nova solução, pela sobrecarga de veículos de obras e ocupação de espaços das vias para acomodação dos equipamentos utilizados nos serviços da implantação, o que irá refletir nas áreas adjacentes, que atualmente já sofrem com altíssimos congestionamentos ao longo do dia, trazendo grande prejuízo para os usuários do transporte particular ou público.

Como previsto no Projeto, há um estrangulamento na faixa atual na passagem sobre o Viaduto Nelson Dahia, causada pela chegada de automóveis da LIP, da futura Intervenção "A" e do retorno do Viaduto Nelson Dahia-Paralela.

Como solução, será necessária a criação de uma passagem após os pilares do viaduto, podendo haver uma interferência com o pilar da passarela e uma obra sobre o Canal Existente, atendendo ao item 8.2.1, pag.11 do Termo de Referência: "...no mínimo a mesma dimensão das seções das vias, de modo a atender ao fluxo previsto."

Seria uma via com capacidade para receber a Intervenção "A" juntamente com o retorno da Nelson Dahia-Paralela, que irá convergir para a Ligação LIP, após o viaduto. O usuário, vindo da Avenida Mario Leal Ferreira ou Acesso Norte, com destino à área da Tend-Tudo também usaria a Ponte da Intervenção "A".

A proposta do Consórcio NM/FARES está representada pela figura abaixo:





O tráfego de retorno do viaduto Nelson Dahia-Paralela, por um pequeno período ao longo da construção dessa ligação proposta, se dará a partir da Av. Tancredo Neves como retorno à Paralela.

Para elaboração do Projeto Executivo, haverá necessidade da realização de levantamentos planialtimétricos cadastrais das vias, das edificações, dos dispositivos de drenagem existentes, das redes de serviços públicos e cotas de todos os elementos existentes na faixa de projeto.

Quanto aos Estudos Geotécnicos, também será necessário efetuar coleta de amostras "in locum", com previsão de intervenção e sondagem à percussão, quando necessária, o que promoverá interferência sobre o alto tráfego das vias.

Para minimizar os problemas referentes aos Estudos Iniciais, de Topografia e Geotecnia, garantindo soluções qualitativas, está sendo alocado, para o que requer o TR do Edital da Licitação RDC N° 01/2020, equipe técnica de qualidade e equipamentos adequados.

Todas as soluções a serem adotadas atenderão ao binômio técnica/economia, para cada solução, além do conforto e da segurança dos usuários do segmento e atenderá o item 8.2 do TR do Edital de Licitação RDC N° 01/2020.

Diante do acima exposto, deve ser revista a pontuação do item 14.1.2.5, pois como solicitado no Termo de Referência, **estão demonstrados e identificados os pontos críticos de projeto e das obras, portanto a nota deverá ser de 2,50.**

### **3.2 ESCLARECIMENTO E JUSTIFICATIVA AO ITEM PLANO DE TRABALHO, SUBITEM PLANO DE ATAQUE.**

Foi mencionada na ATA DA SESSÃO 2, onde é apresentada a distribuição de pontos do Consórcio NM/FARES, no ITEM PLANO DE TRABALHO, subitem Plano de Ataque, a Comissão não analisou corretamente, vejamos:

	3 Plano de Ataque	3,50	2,45	<p>No plano de ataque não faz qualquer menção a execução das fundações e mesoestrutura no talude do canal, e sua sequência de execução e necessidades de recomposição do revestimento existente. A metodologia adotada para produção das vigas protensadas foi baseada em aplicar 50% da protensão e montar os 50% restantes da protensão antes da concretagem da laje. acreditamos haver um equívoco na construção da frase, uma vez que antes da concretagem do L.P.O. realiza-se a execução das travessas, o lançamento/montagem do pré-laje, e a protensão das vigas devem estar concluídas antes desta etapa. Não obstante a esse equívoco, ao nosso entender, a realização dos 50% restante da protensão após o lançamento/montagem pode trazer alguns inconvenientes de ordem executiva: A) obrigatoriedade de manter in loco uma equipe destinada a operação de protensão e injeção de nata até que todas as vigas sejam montadas, uma vez que a montagem não é feita de uma só vez. B) para que seja operacionalmente viável a protensão dos 50% restante in loco, a montagem deve ocorrer pelas vigas do vão central e por último dos vãos laterais. Isso porque fatalmente as vigas do vão BC precisarão de uma sequência de protensão em ambos as cabeceiras por ter vão de 40m, enquanto as vigas menores dos vãos AB e CD tem sequência de protensão por uma cabeceira somente. Se as vigas menores forem montadas primeiro, em função da proximidade longitudinal das vigas, não vai haver espaço para colocação do macaco de protensão.</p>
--	-------------------	------	------	---

Com relação à metodologia de execução da protensão das vigas, esta deverá ser feita antes da montagem das mesmas, já que serão executadas em 107 (cento e sete) dias, conforme previsto no cronograma executivo, logo, os serviços de protensão poderão ser feitos antes da montagem.

Mas, como essas vigas serão montadas antes das vigas dos vãos laterais, dependendo do momento para que possamos adiantar a montagem das vigas dos eixos B/C, nada impede que a protensão total seja concluída no local definitivo após a montagem, pois, as mesmas serão apoiadas sobre travessas, permitindo a sua protensão no local.

Considerando o cumprimento do Edital e anexos, deve ser revista a pontuação do Consórcio NM/FARES e aumentada para 3 (três).

### 3.3 ESCLARECIMENTO E JUSTIFICATIVA AO ITEM PLANO DE TRABALHO, SUBITEM "PLANOS DE DESVIO DE TRÂNSITO E DE CONDIÇÕES DE ACESSIBILIDADE E DE COMUNICAÇÃO COM A POPULAÇÃO DA REGIÃO"

Foi mencionada na ATA DA SESSÃO 2, onde é apresentada a distribuição de pontos do consórcio NM/FARES, no ITEM PLANO DE TRABALHO, subitem "Planos De Desvio De Trânsito E De Condições De Acessibilidade E De Comunicação Com A População Da Região", o seguinte:

4	Planos de desvios de trânsito e de condições de acessibilidade e de comunicação com a população da região.	2,50	1,75	Não apresenta plano de comunicação com a população da região. Não descreve as sinalizações noturna.
---	--	------	------	---

Nas páginas 60, 74 e 75 da proposta técnica do Consórcio NM/FARES, foi apresentado o plano de comunicação assim como também descritas as sinalizações, que serão complementadas conforme projeto específico com a assinatura da Ordem de Serviço, conforme se verifica abaixo:

Disponível na sede da empresa, localizada em Salvador, dotada de infra-estrutura informatizada e facilidade de comunicação suficiente à realização dos serviços. O laboratório central da LCL em Lauro de Freitas será o apoio da geotecnia.

Ademais, será mantido um o plantão social de imediato, aprofundando os laços entre a comunidade e a equipe técnica, promovendo a necessária confiança e credibilidade nas ações posteriores.



60

Os veículos dos prestadores de serviços deverão fazer o mesmo trajeto já descrito, tanto para acessar o canteiro de obras, como para acessar o local de implantação da Ponte.

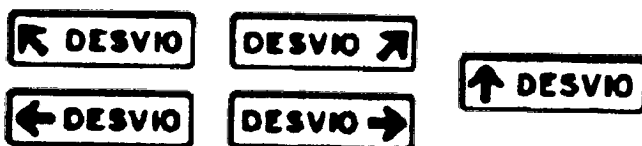
A sinalização temporária adotada deverá seguir rigorosamente Manual Brasileiro de Sinalização de Tráfego - volume VII - Sinalização temporária e em comum acordo com a Transahvador.

Serão utilizadas as placas A-24 - Obras ou serviços, no entorno da obra devidamente alertando os transentes sobre a existência da mesma:



O desvio que deverá ser feito no início da Tancredo Neves deverá ser sinalizada com a placa de "DESVIO" indicando o sentido do desvio.





Quando na interrupção do trafego de veículos para o transporte das vigas no período noturno, deverá ser utilizada a placa "PISTA FECHADA" E "MAQUINAS NA PISTA temporariamente enquanto as máquinas estiverem em operação:

"PISTA FECHADA A 100m"

"MÁQUINAS NA PISTA A 100m"



No acesso ao canteiro de obras e no local de implantação da ponte deverá ser utilizada a placa "ENTRADA E SAÍDA DE CAMINHÕES":

#### 4.2. ACESSIBILIDADE

Será garantida a segurança e integridade física das pessoas que têm necessidades especiais ou de mobilidade reduzida, assegurando assim o direito de ir e vir, com possibilidade de usufruir dos mesmos ambientes que uma pessoa sem necessidade especial, é a condição de alcance e utilização, dos mobiliários e equipamentos urbanos, edificações, transportes, bem como de outros serviços e instalações abertos ao público. De acordo as exigências da lei 10098/2000 e norma NBR 9050.



Neste item, considerando o cumprimento do Edital e anexos (Item 4-Plano de Trabalho-NT3), deve ser revista a pontuação do Consórcio NM/FARES para 2,5.

#### **4. DA CONCLUSÃO**

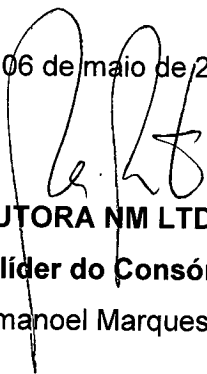
Ante as razões expostas, requer seja dado provimento total ao presente Recurso, para que seja determinada a inabilitação do licitante **CONSÓRCIO TOP/NORCONSULT**.

Cumpre notar que as notas do Consórcio NM/FARES deverão ser majoradas, conforme a fundamentação supra.

Nestes termos,

Pede deferimento.

Salvador, 06 de maio de 2020.



**CONSTRUTORA NM LTDA**

**Empresa líder do Consórcio NM/FARES**

Nicolau Emanuel Marques Martins