

PROCESSO Nº:	LCC 26/00154072
UNIDADE GESTORA:	Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade
RESPONSÁVEL:	Ricardo Euclides Grando
INTERESSADOS:	Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade
ASSUNTO:	Concorrência Eletrônica nº 98/2026 - Contratação integrada de empresa para a elaboração de projeto básico, projeto executivo de engenharia e execução das obras de implantação da Rodovia Corredor Litorâneo Norte
RELATOR:	Wilson Rogério Wan-Dall
UNIDADE TÉCNICA:	Divisão 2 - DLC/COSE/DIV2
DECISÃO SINGULAR:	GAC/WWD - 538/2026

I - INTRODUÇÃO

Tratam os autos de procedimento de fiscalização do edital da Concorrência Eletrônica nº 0098/2026 (Processo SGPe – SIE 00022375/2026), lançado pela Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade (SIE), com fundamento na Lei nº 14.133/2021 e demais regulamentos citados no preâmbulo do instrumento convocatório, com sessão de abertura das propostas prevista para o dia 21/09/2026, às 13:45h; e início da disputa às 14:00h do mesmo dia¹.

A licitação tem por objetivo a contratação integrada de empresa para elaboração de projeto básico, projeto executivo de engenharia e execução das obras de implantação da Rodovia Corredor Litorâneo Norte (ViaMar), trecho: entroncamento SC – 414 / entroncamento SC – 486, lote 04, localizado entre os municípios de Itajaí, Ilhota e Navegantes, com extensão aproximada de 24,6 km. O valor estimado é de R\$ 2.180.561.964,56 (dois bilhões, cento e oitenta milhões, quinhentos e sessenta e um mil, novecentos e sessenta e quatro reais e cinquenta e seis centavos). O critério de julgamento previsto no edital é o maior desconto, com inversão de fases, modo de disputa aberto, e regime de execução por contratação integrada².

A Diretoria de Licitações e Contratações exarou o Relatório n. DLC – 1056/2026³, manifestando-se pela concessão de medida cautelar e audiência do Secretário de Estado, em razão de apontamentos relacionados ao EVTEA, ao anteprojeto de engenharia e custos orçamentários, e ao dever de resposta dos esclarecimentos e impugnações.

¹ Fl. 02.

² Fl. 03.

³ Fls. 3494/3626.

Por meio da Decisão Singular nº GAC/WWD – 520/2026⁴, determinei a oitiva prévia do Sr. Ricardo Euclides Grando, Secretário de Estado da Infraestrutura e Mobilidade – SIE, e subscritor do edital, para que até às 18:00hs do dia 15/09/2026, improrrogável, se manifestasse acerca dos apontamentos do Relatório nº DLC – 1056/2026.

As manifestações foram encaminhadas pelo Protocolo nº 8428/2026, os quais foram juntados aos presentes autos e encaminhado para análise da Diretoria de Licitações e Contratações – DLC, nos termos do Despacho nº GAC/WWD – 534/2026⁵.

A DLC exarou o Relatório nº 1086/2026⁶, cuja análise foi feita no item “II.d” desta decisão.

É o relatório.

II – DISCUSSÃO

Primeiramente, destaco que em consulta no Sistema de Gestão de Processos Eletrônicos (SGPe), constatei que os documentos do processo SIE 00022375/2026 estão disponibilizados para acesso externo, e que a data prevista para abertura e início da sessão está mantida para o dia 21/09/2026. Registro ainda, que, após a data de elaboração do Relatório nº DLC – 1056/2026, foram juntados no processo SIE 00022375/2026 as respostas às impugnações e aos pedidos de esclarecimentos, bem como sondagens adicionais⁷.

Além disso, importante registrar que os presentes autos foram autuados no dia 03/09/2026, no entanto, a Diretoria de Licitações e Contratações (DLC) já atua na análise do edital e respectivos documentos de planejamento desde à data da sua publicação no Portal Nacional de Contratações Públicas (PNCP), que se deu no dia 24/06/2026. No período entre a divulgação do edital e a autuação dos presentes autos ocorreram diversas interações da referida Diretoria Técnica com a SIE, via sistema de comunicação, conforme relatado na parte introdutória do relatório técnico⁸. Assim, desde a publicação do edital até a autuação deste processo, outros documentos e informações foram trazidos à análise da DLC, os quais foram considerados para fins de instrução técnica.

⁴ Fls. 3627/3630.

⁵ Fl. 4360.

⁶ Fls. 4361/4404.

⁷ Disponível em: <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo/processo/959bcd62-3d42-4853-90ad-643df5347da4>. Acesso no dia 17/09/2026.

⁸ Fls. 3496/3497.

Com efeito, considerando a proximidade da data da sessão de abertura das propostas e disputa, a DLC, sem análise exaustiva de todos os elementos do projeto de infraestrutura em análise, encaminhou os autos com sugestão de suspensão cautelar do certame, diante dos pontos que serão analisados logo após as considerações iniciais abaixo.

Em sede de considerações preliminares (item 2.1 do relatório⁹), a Diretoria Técnica justifica que a presente fiscalização não decorre de resistência institucional ao emprego do regime de contratação integrada nem de oposição à adoção de soluções inovadoras na infraestrutura de transportes. Ao contrário, a atuação foi concebida em caráter preventivo, com o propósito de contribuir para o aperfeiçoamento da modelagem da contratação, o fortalecimento dos controles internos da Administração e a mitigação de riscos capazes de comprometer a eficiência, a economicidade e a segurança jurídica do empreendimento.

A DLC destacou, ainda, o caráter relativamente inédito da matéria no âmbito estadual. Além de se tratar de empreendimento de elevada materialidade e relevância estratégica para a mobilidade catarinense, verificou-se a inexistência de normativos estaduais específicos e atualizados disciplinando contratações integradas de grande porte na área de infraestrutura rodoviária. Em razão dessa circunstância, a Diretoria Técnica adotou, com as adaptações necessárias às peculiaridades do caso concreto, referenciais técnicos consolidados em âmbito nacional, especialmente aqueles desenvolvidos pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), bem como entendimentos extraídos da jurisprudência do Tribunal de Contas da União (TCU), de trabalhos da Controladoria-Geral da União (CGU) e das orientações técnicas do Instituto Brasileiro de Auditoria de Obras Públicas (IBRAOP).

O item 2.1 do Relatório nº DLC – 1056/2026 contextualiza que a contratação integrada, atualmente disciplinada pela Lei nº 14.133/2021, pressupõe a transferência ao contratado da responsabilidade pela elaboração dos projetos básico e executivo e pela execução integral do empreendimento, circunstância que exige especial atenção à definição das condições de contorno do anteprojeto, à adequada alocação dos riscos contratuais e à existência de critérios objetivos para avaliação e aceitação das soluções desenvolvidas. Nessa linha, a Diretoria Técnica enfatiza que a flexibilidade inerente ao modelo não pode ser utilizada como mecanismo para suprir deficiências de estudos, compensar insuficiência de planejamento ou simplesmente transferir riscos à iniciativa privada, sob pena de comprometimento da economicidade da contratação.

⁹ Fl. 3498.

Como parâmetro de análise, a DLC apoiou-se especialmente nas conclusões de auditorias e levantamentos recentes realizados pelo TCU sobre contratações integradas de infraestrutura. O relatório destaca, em particular, o Acórdão nº 2.507/2024-Plenário, no qual a Corte de Contas identificou problemas recorrentes relacionados a atrasos na elaboração e aprovação de projetos, execução de obras com projetos incompletos, fragilidades na gestão contratual, ausência de cronogramas adequados para a fase de projetos e insuficiência de mecanismos de controle de desempenho. Também foram utilizados como referenciais os Acórdãos nº 1.882/2026 e nº 2.908/2025, que evidenciaram, respectivamente, deficiências em anteprojetos, fragilidades nos critérios técnicos de aceitabilidade, falhas na análise de riscos, insuficiência de estudos de engenharia e situações relevantes de sobrepreço em empreendimentos licitados sob o mesmo regime.

A Diretoria Técnica consignou, por fim, que sua atuação não se destinou a substituir escolhas discricionárias da Administração ou impor soluções específicas de engenharia. A análise concentrou-se na verificação da robustez e suficiência dos estudos e documentos que fundamentam a licitação, da aderência dos instrumentos convocatórios aos requisitos legais da contratação integrada e da existência de informações capazes de permitir a formulação de propostas adequadamente precificadas pelos licitantes. Sob essa perspectiva, os achados identificados decorreram da avaliação de parâmetros técnicos amplamente reconhecidos e utilizados no setor de infraestrutura, constituindo exercício preventivo de controle voltado à redução de riscos de sobrepreço, aditivos excessivos, reequilíbrios econômico-financeiros e controvérsias durante a futura execução contratual.

Feitas essas breves e necessárias considerações iniciais, passo a analisar os pontos específicos que embasam o pedido de sustação cautelar proposto pela DLC:

II.a) ACHADO 01: Insuficiência da demonstração atualizada da viabilidade técnico-econômica e socioeconômica do empreendimento, diante da defasagem das premissas de demanda, custos, cenários de financiamento e interação com outros modais e com a BR-101, demandando atualização do EVTEA antes da assunção de compromissos irreversíveis, em afronta aos arts. 11 e 18 da Lei nº 14.133/2021.

A DLC apontou que o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) utilizado para fundamentar a implantação da ViaMar foi concluído em janeiro de 2022 e teve sua validade condicionada à manutenção das premissas técnicas, operacionais e econômicas então consideradas. Contudo, a Diretoria Técnica concluiu que parcela relevante dessas premissas é baseada em

informações históricas e cenários que demandariam reavaliação e atualização antes da contratação de empreendimento, estimado em mais de R\$ 2 bilhões.

Como fundamento fático, a DLC registrou que o EVTEA foi elaborado com base em pesquisas de origem e destino realizadas em 2016 e 2017 e em contagens de tráfego produzidas entre 2007 e 2018, posteriormente atualizadas para 2019. Segundo a instrução, o estudo não incorporou adequadamente fatores capazes de alterar significativamente a demanda futura do corredor, especialmente os impactos decorrentes da ampliação da malha ferroviária, do incremento da cabotagem, das intervenções previstas na BR-101 e da evolução do sistema logístico catarinense. A área técnica observou, ainda, que o próprio planejamento estadual prevê ampliação da participação dos modais ferroviário e hidroviário no transporte de cargas, sem que o modelo de demanda utilizado tenha promovido avaliação consistente da transferência de fluxos atualmente atribuídos ao transporte rodoviário.

Outro aspecto relevante apontado pela DLC, ainda referente à interação entre a ViaMar e a BR-101, se refere à insuficiência da avaliação dos efeitos que a nova rodovia poderá produzir sobre a demanda da rodovia federal (BR-101), sobre os investimentos futuros previstos para aquele corredor, sobre a receita tarifária da concessionária federal e sobre eventuais impactos decorrentes da repactuação atualmente em discussão no âmbito da concessão federal.

A instrução técnica também destacou que o EVTEA não avaliou adequadamente cenários alternativos de implantação e financiamento da ViaMar. Embora existam indicativos de futura cobrança de pedágio, não teriam sido desenvolvidos estudos específicos para avaliar a influência da tarifação sobre a demanda da rodovia, tampouco análises comparativas envolvendo diferentes modelos de exploração da infraestrutura. Segundo a DLC, igualmente não foram identificados estudos que permitissem estimar o comportamento dos usuários diante de cenários de cobrança de tarifa e redistribuição de tráfego.

A Diretoria Técnica também apontou que o estudo não demonstrou adequadamente a viabilidade autônoma do Lote 4, objeto da presente licitação. Segundo a instrução, os indicadores econômicos apresentados foram desenvolvidos para conjuntos mais amplos do empreendimento, sem evidenciar de forma específica que o trecho inicialmente licitado, isoladamente considerado, apresente benefícios e retorno suficientes para justificar sua execução independentemente da implantação dos demais lotes previstos para a ViaMar.

Em complemento, a DLC destacou relevante divergência entre as premissas utilizadas na elaboração do EVTEA e as características efetivamente adotadas no anteprojeto submetido à licitação.

Conforme consignado no relatório, os estudos de viabilidade foram desenvolvidos a partir de determinadas configurações geométricas e de capacidade viária, contemplando segmentos com diferentes composições de faixa de rolamento, inclusive alternativas com duas e três faixas por sentido de tráfego. Entretanto, o anteprojeto posteriormente desenvolvido passou a incorporar soluções específicas cuja repercussão sobre os custos, sobre os benefícios operacionais e sobre os indicadores de retorno econômico não foi formalmente reavaliada.

A DLC registrou ainda que o próprio EVTEA comparou alternativas com duas e três faixas por sentido de tráfego, tendo os cenários com duas faixas apresentado, nas três alternativas avaliadas, resultados superiores quanto ao Valor Presente Líquido (VPL), à Taxa Interna de Retorno (TIR) e à relação Benefício-Custo (B/C). Embora o relatório não afirme a desnecessidade da ampliação da capacidade projetada, consignou que não foi identificada análise incremental específica apta a demonstrar que os benefícios adicionais decorrentes da adoção de configurações mais amplas permanecem suficientes para justificar o acréscimo de investimento correspondente.

A área técnica assinalou que alterações relevantes na seção transversal da rodovia influenciam diretamente os custos de implantação, os custos de operação e manutenção, a capacidade da infraestrutura, os tempos de deslocamento e, conseqüentemente, os benefícios econômicos utilizados para justificar o investimento. Nessa perspectiva, entendeu que modificações substanciais da solução concebida no EVTEA exigiriam atualização dos estudos de viabilidade, de modo a demonstrar que os indicadores de retorno anteriormente calculados permanecem válidos diante das características efetivamente adotadas para a contratação.

A instrução registra, ainda, importante diferença entre os custos utilizados no EVTEA e aqueles verificados no anteprojeto que embasa a licitação. Segundo a DLC, o EVTEA foi elaborado a partir de custos paramétricos de julho de 2021, estimados sem apoio em levantamentos topográficos detalhados, sem investigações geotécnicas compatíveis com o nível atual de definição e sem quantificação efetiva dos serviços. Por sua vez, o orçamento do Lote 4 foi construído a partir de soluções de engenharia mais desenvolvidas e passou a refletir condicionantes executivas relevantes, especialmente relacionadas a obras de arte especiais, tratamentos geotécnicos, aterros sobre solos moles e demais complexidades identificadas ao longo do traçado.

Sob o aspecto jurídico, a DLC fundamentou o achado principalmente nos arts. 11 e 18 da Lei nº 14.133/2021, ressaltando que a fase preparatória deve demonstrar, mediante elementos técnicos consistentes, a melhor solução para o atendimento da necessidade pública, a viabilidade técnica e

econômica do empreendimento e a adequada avaliação das alternativas disponíveis. Também foram utilizados como referenciais orientações técnicas e entendimentos do Tribunal de Contas da União acerca da necessidade de que estudos de viabilidade permaneçam aderentes às premissas efetivamente adotadas na contratação.

Diante desse conjunto de elementos, a Diretoria Técnica concluiu que não foi demonstrada, de forma suficientemente atualizada e consistente, a viabilidade técnica, econômica e socioeconômica da solução atualmente licitada. Segundo o relatório, a combinação entre a defasagem de premissas utilizadas no EVTEA, a ausência de reavaliação dos cenários de demanda, as alterações das características físicas do empreendimento e o expressivo aumento do custo médio por quilômetro introduz incertezas relevantes sobre a atualidade dos indicadores econômicos empregados para justificar o investimento.

Assim, o achado não conduz à conclusão de inviabilidade da ViaMar ou do Lote 4, mas evidencia, na avaliação da DLC, insuficiência dos elementos apresentados para demonstrar que a solução atualmente submetida à licitação mantém os níveis de retorno econômico e benefício social considerados quando da elaboração do EVTEA.

II.b) ACHADO 02: Anteprojeto de engenharia deficiente, com insuficiência dos estudos e soluções de engenharia, premissas orçamentárias inadequadamente fundamentadas, ausência de critérios objetivos de aceitabilidade e parâmetros de desempenho, inadequações na matriz de riscos e cronograma sem demonstração de exequibilidade, em afronta ao art. 6º, incisos XXIV e XXVII, ao art. 11, ao art. 23, § 5º, ao art. 46, §§ 2º e 3º, e ao art. 92, VII, da Lei nº 14.133/2021, bem como jurisprudência, orientações técnicas e instruções de serviço sobre a matéria (item 2.3 do Relatório nº DLC – 1056/2026).

Antes de examinar as deficiências específicas identificadas no anteprojeto, a DLC apresentou o marco normativo e técnico utilizado como parâmetro de análise. Assim, não obstante as considerações iniciais do relatório deste voto, considero importante estabelecer as premissas, legislações e entendimentos utilizados pela Diretoria Técnica especificamente em relação ao anteprojeto de engenharia.

A instrução parte da premissa de que, na contratação integrada disciplinada pela Lei nº 14.133/2021, o anteprojeto constitui o principal elemento técnico da licitação, uma vez que substitui o projeto básico como documento de referência para a formulação das propostas e para a futura

elaboração dos projetos básico e executivo pela contratada. Por essa razão, o anteprojeto deve fornecer condições de contorno suficientemente definidas para orientar o desenvolvimento das soluções de engenharia, a adequada precificação dos riscos e a comparação objetiva entre as propostas apresentadas.

O relatório destaca, inicialmente, o art. 6º, inciso XXIV, da Lei nº 14.133/2021, que estabelece o conteúdo mínimo do anteprojeto de engenharia, exigindo a caracterização da obra ou serviço por meio da demonstração e justificativa do programa de necessidades, visão global dos investimentos, condições de solidez, segurança e durabilidade, prazo de entrega, estética do projeto arquitetônico, parâmetros de adequação ao interesse público, economia na utilização, facilidade de execução, impactos ambientais e acessibilidade, entre outros elementos necessários à definição da solução pretendida.

Também foi conferido especial destaque ao art. 46 da Lei nº 14.133/2021, segundo o qual a contratação integrada pressupõe a elaboração posterior dos projetos básico e executivo pela contratada, exigindo que o anteprojeto estabeleça elementos suficientes para orientar essas atividades. A DLC ressalta que o próprio modelo legal exige a definição prévia de parâmetros objetivos para permitir a aprovação dos projetos desenvolvidos durante a execução contratual.

Como referência jurisprudencial, a unidade técnica invoca o entendimento consolidado pelo Tribunal de Contas da União, especialmente nos Acórdãos nº 1.415/2024-Plenário, nº 2.429/2024-Plenário, nº 2.507/2024-Plenário e nº 2.980/2015-Plenário, nos quais se afirmam que o anteprojeto constitui o documento central das contratações integradas e deve apresentar grau de maturidade e detalhamento compatível com a complexidade do empreendimento, contendo informações suficientes para caracterizar adequadamente as condições de contorno da futura contratação.

A instrução também se apoia na Nota Técnica IBR nº 02/2025, do Instituto Brasileiro de Auditoria de Obras Públicas (IBRAOP), que ressalta que a contratação integrada não deve ser utilizada como alternativa para suprir lacunas de planejamento ou deficiências dos estudos preliminares. Conforme esse referencial, a utilização adequada do regime pressupõe requisitos de desempenho claramente definidos, adequada alocação de riscos e informações técnicas suficientes para reduzir incertezas na formulação das propostas.

Ainda no campo das orientações institucionais, o relatório menciona entendimentos da Controladoria-Geral da União (CGU) no sentido de que a contratação integrada demanda elevado grau de maturidade dos estudos e adequada capacidade institucional para gerenciamento dos riscos

inerentes ao modelo, especialmente porque as estimativas de custos e as decisões dos licitantes são formuladas a partir das informações disponibilizadas no anteprojeto.

No âmbito estadual, a DLC destaca como referência técnica as Instruções de Serviço da Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade (SIE), especialmente:

- IS-07 - Estudos Geotécnicos, que estabelece os requisitos mínimos para investigações geológico-geotécnicas, sondagens, caracterização de materiais e identificação das condições do subsolo;
- IS-10 - Projeto Geotécnico, que disciplina os estudos necessários para definição e comparação de soluções de fundação, estabilidade, contenções, taludes, aterros e tratamentos de solos;
- IS-12 - Projeto de Pavimentação, que dispõe sobre os critérios para caracterização dos materiais, definição das estruturas de pavimento e respectivo dimensionamento.

Segundo a Diretoria Técnica, essas instruções integram o conjunto de normas aplicáveis aos projetos rodoviários do Estado de Santa Catarina e constituem parâmetros relevantes para verificar se o anteprojeto apresenta nível de detalhamento compatível com a complexidade do empreendimento e com os riscos transferidos à futura contratada.

Também foram utilizados como referenciais complementares normativos e manuais técnicos do DNIT, normas da ABNT e orientações técnicas do IBRAOP, todos convergindo para a necessidade de que o anteprojeto contenha informações suficientes para caracterizar o empreendimento, definir os parâmetros de desempenho, delimitar as soluções admissíveis e permitir futura avaliação objetiva dos projetos a serem desenvolvidos no âmbito da contratação integrada.

Diante desse arcabouço legal, a DLC elencou os pontos críticos do anteprojeto que integra o edital da Concorrência Eletrônica n.º 098/2026, os quais, originaram o **ACHADO 02**.

II.b.1) Anteprojeto de engenharia - estudos geotécnicos (subitem 2.3.2 do Relatório nº DLC – 1056/2026):

A Diretoria de Licitações e Contratações consignou que o Lote 4 da ViaMar atravessa região de elevada complexidade geológica e geotécnica, caracterizada pela ocorrência de extensos depósitos de solos moles, áreas alagadas, cortes de grande porte e obras de arte especiais de elevada relevância econômica. Nesse contexto, destacou que os estudos geotécnicos constituem elemento essencial das

condições de contorno da contratação integrada, na medida em que fornecem informações indispensáveis à definição das soluções de engenharia, à adequada precificação dos riscos e à formulação de propostas comparáveis pelos licitantes.

Conforme registrado no relatório, aproximadamente metade do orçamento da contratação está associada a serviços cuja adequada definição depende diretamente da caracterização geotécnica do empreendimento, destacando-se cerca de R\$ 408,9 milhões em terraplenagem e R\$ 579,9 milhões em tratamentos de solos moles.

A partir da análise realizada, a Diretoria Técnica concluiu que os estudos geotécnicos que integram o anteprojeto não atendem integralmente às exigências previstas nas Instruções de Serviço IS-07 e IS-10 da SIE, tampouco fornecem, em grau considerado suficiente, os elementos necessários à adequada caracterização das condições geológicas e geotécnicas do empreendimento. As principais fragilidades identificadas referem-se à insuficiência da quantidade e profundidade das sondagens, à ausência de estudos de estabilidade de encostas e taludes, à inexistência de avaliação técnico-econômica das soluções previstas para os trechos com solos moles e aos reflexos dessas limitações sobre a adequada alocação dos riscos da contratação integrada.

Os fundamentos específicos que embasam tais conclusões são examinados nos subitens a seguir.

II.b.1.1) Quantidade e profundidade insuficientes de sondagens (IS-07):

Ainda em relação à investigação geotécnica (subitem 2.3.2.1¹⁰), a DLC concluiu que a quantidade, a distribuição e a profundidade das sondagens executadas não atendem aos parâmetros mínimos estabelecidos pela Instrução de Serviço SIE IS-07, comprometendo a adequada caracterização geotécnica do empreendimento.

Segundo a instrução, a IS-07 estabelece diretrizes para a realização das investigações geotécnicas necessárias à definição das soluções de engenharia, contemplando parâmetros mínimos para sondagens em aterros, cortes, obras de arte especiais, áreas de solos moles e locais destinados à exploração de materiais de construção. A auditoria observou que tais exigências visam justamente reduzir incertezas geotécnicas e permitir o desenvolvimento seguro das soluções técnicas subsequentes.

¹⁰ Fls. 3531/3545.

A DLC verificou que diversos segmentos destinados ao tratamento de solos moles não possuem quantidade de investigações compatível com as exigências normativas. Em vários trechos, foram previstas soluções de elevado impacto financeiro, como geodrenos, geoenrijecimento, bermas de equilíbrio e substituição de solos, sem que houvesse campanha de sondagens suficiente para caracterizar adequadamente a espessura, a extensão e as propriedades geotécnicas dos depósitos existentes. Transcrevo do Relatório nº DLC – 1056/2026:

Com base nos dados disponíveis no anteprojeto, foram identificadas apenas 3 investigações geotécnicas do tipo SPT, utilizadas para a caracterização dos solos moles, ao longo dos 2,49 km de extensão. Trata-se, portanto, de uma quantidade de informações limitada para subsidiar a definição de soluções geotécnicas que, somente nesses segmentos, apresentam custo estimado de R\$ 157,23 milhões. A própria Instrução de Serviço n. 07 da SIE, item 2.3.3.6, estabelece sondagens a intervalos máximos de 100 m nos cortes ou aterros baixos com previsão de drenagem profunda. Aplicando-se esse parâmetro aos 2,49 km analisados, seriam necessárias aproximadamente 25 sondagens, evidenciando a significativa insuficiência das investigações apresentadas no anteprojeto¹¹.

Neste ponto, apenas para fins de registro, constatou-se que após a data de elaboração do Relatório nº DLC – 1056/2026, foram juntados no processo SIE 00022375/2026 sondagens adicionais.

II.b.1.2) Ausência de estudos de estabilidade de encostas (IS-10 e NBR 11682):

No prosseguimento da avaliação dos estudos geotécnicos, a Diretoria de Licitações e Contratações apontou a inexistência de análises de estabilidade de encostas e taludes para diversos segmentos do empreendimento, apesar da presença de cortes de grande altura ao longo do traçado e da exigência expressa desse tipo de avaliação nos normativos técnicos aplicáveis.

Segundo a instrução, a IS-10 da SIE prevê que a definição das soluções geotécnicas deve ser precedida de estudos específicos de estabilidade para cortes, aterros e encostas, especialmente nos casos de maior complexidade geológica ou geométrica. O relatório também faz referência à ABNT NBR 11682, que estabelece critérios para estudos de estabilidade de encostas e para a identificação de fatores de risco associados a processos de ruptura, escorregamentos e movimentações de massa.

A DLC observou que o anteprojeto contempla diversos cortes com alturas expressivas, alguns superiores a cinquenta metros, sem que tenham sido apresentados estudos de estabilidade, modelagens geotécnicas, memórias de cálculo ou análises que permitam verificar a adequação das inclinações adotadas e a necessidade de obras de contenção, drenagem ou reforço dos taludes.

¹¹ Fl. 3525.

Segundo a Diretoria Técnica, a ausência dessas análises impede avaliar se os taludes projetados apresentam condições satisfatórias de segurança e se as soluções previstas no anteprojeto são compatíveis com as características geológicas e geotécnicas efetivamente existentes no local. Também compromete a estimativa dos quantitativos e dos custos associados a eventuais estruturas de contenção e estabilização.

A instrução registra que, em empreendimento correlato da própria ViaMar, correspondente ao Lote 3, estudos específicos de estabilidade resultaram na identificação de diversos pontos com necessidade de intervenções geotécnicas adicionais. Para a área técnica, tal circunstância evidencia a relevância desse tipo de investigação e reforça a necessidade de que análises semelhantes sejam realizadas no trecho atualmente licitado.

A Diretoria Técnica ressaltou, ainda, que a inexistência dos estudos de estabilidade amplia as incertezas associadas ao empreendimento e dificulta a adequada caracterização das condições de contorno que devem ser disponibilizadas aos licitantes em uma contratação integrada. Na avaliação da DLC, a ausência dessas informações repercute diretamente na definição das soluções geotécnicas, na estimativa dos custos de implantação e na precificação dos riscos pelos futuros contratados.

Assim, o relatório concluiu que o anteprojeto não apresenta os elementos técnicos necessários para demonstrar a estabilidade dos cortes e encostas previstos ao longo do traçado, em desconformidade com os referenciais normativos adotados pela própria SIE e pelas normas técnicas aplicáveis.

II.b.1.3) Ausência de avaliação técnico-econômica das soluções para solos moles (IS-10):

A Diretoria de Licitações e Contratações registrou que parcela significativa do empreendimento é desenvolvido sobre áreas com presença de solos moles, situação que demanda estudos específicos para definição da solução geotécnica mais adequada. Segundo a instrução, a IS-10 da SIE exige que a escolha das soluções para fundação de aterros e tratamento desses segmentos seja precedida de avaliação técnico-econômica das alternativas disponíveis, contemplando a comparação entre diferentes metodologias executivas e seus respectivos custos, benefícios e condicionantes.

No exame do anteprojeto, a DLC constatou que foram previstas diversas técnicas de tratamento de solos moles, tais como remoção e substituição de materiais, utilização de geodrenos, geoenrijecimento e bermas de equilíbrio, sem que fossem localizados estudos comparativos capazes de justificar a escolha das soluções adotadas em detrimento de alternativas tecnicamente viáveis.

A área técnica observou que o anteprojeto se limita, em grande medida, à indicação das soluções selecionadas, sem apresentar memoriais de cálculo, análises comparativas, estudos de viabilidade técnico-econômica ou documentação que demonstre o processo decisório utilizado para definição das intervenções previstas. Segundo o relatório, a ausência desses elementos impede verificar se as técnicas escolhidas representam as alternativas mais adequadas sob os aspectos de desempenho, prazo de execução e economicidade.

A DLC também destacou que a avaliação das alternativas se torna ainda mais relevante em razão da expressiva participação dos tratamentos de solos moles no orçamento da contratação. Nessa perspectiva, sustentou que a definição das soluções deveria estar acompanhada de elementos técnicos suficientes para demonstrar sua adequação e para permitir o controle da economicidade das escolhas realizadas.

Outro aspecto ressaltado pela unidade técnica refere-se à relação entre a insuficiência das investigações geotécnicas e a seleção das soluções propostas. Conforme consignado no relatório, a limitada caracterização dos depósitos de solos moles reduz a confiabilidade das premissas utilizadas para escolha das técnicas de tratamento, uma vez que a definição da solução mais adequada depende diretamente do conhecimento das características do subsolo, da espessura dos depósitos, dos recalques esperados e das condições geotécnicas de cada segmento.

Em razão dessas circunstâncias, a Diretoria Técnica concluiu que o anteprojeto não evidencia a realização da análise técnico-econômica das alternativas geotécnicas exigida pela IS-10 da SIE, deixando de demonstrar os critérios que fundamentaram a escolha das soluções previstas para os trechos com ocorrência de solos moles. Tal constatação foi considerada relevante por envolver parcela substancial dos serviços e dos custos estimados para o empreendimento.

II.b.1.4) Repercussões das deficiências geotécnicas na matriz de riscos.

A Diretoria de Licitações e Contratações destacou que as deficiências identificadas nas investigações geotécnicas não produzem reflexos apenas sobre a qualidade técnica do anteprojeto, mas também sobre a adequada distribuição dos riscos contratuais. Segundo a instrução, a contratação integrada pressupõe que os licitantes disponham de informações suficientes para avaliar e precificar os riscos que lhes serão atribuídos, especialmente aqueles relacionados às condições geológicas e geotécnicas do empreendimento.

O relatório registra que a matriz de riscos da licitação atribui à Administração os riscos decorrentes de erros e omissões do anteprojeto, mas transfere à futura contratada os riscos associados às condições geológicas e geotécnicas da obra. Para a área técnica, essa alocação demanda especial cautela quando as informações disponibilizadas aos licitantes não apresentam nível de detalhamento suficiente para caracterizar adequadamente o subsolo e as condições de execução dos serviços.

A DLC observou que a insuficiência de sondagens, a ausência de estudos de estabilidade de encostas, a falta de avaliação comparativa das soluções para solos moles e as demais limitações identificadas nos estudos geotécnicos ampliam significativamente as incertezas inerentes ao empreendimento. Nessas circunstâncias, a transferência integral dos riscos geotécnicos ao contratado tende a ocorrer sem que este disponha de elementos suficientes para avaliar adequadamente a magnitude dos eventos potencialmente associados às condições do terreno.

Segundo a instrução, tal situação produz efeitos diretos sobre a formação das propostas. Diante da insuficiência das informações técnicas, os licitantes tendem a incorporar margens adicionais de segurança na precificação dos riscos assumidos, o que pode repercutir negativamente sobre a competitividade do certame e sobre a economicidade da contratação. O relatório também assinala que a materialização de condições geotécnicas não adequadamente identificadas durante a fase de planejamento pode gerar controvérsias quanto à responsabilidade pelos eventos ocorridos, aumentando o potencial de disputas contratuais e pedidos de reequilíbrio econômico-financeiro.

A Diretoria Técnica ressaltou, ainda, que a adequada alocação de riscos pressupõe coerência entre o grau de conhecimento disponibilizado pela Administração e os riscos transferidos à iniciativa privada. Nesse contexto, destacou que a insuficiência das condições de contorno geotécnicas compromete um dos pressupostos fundamentais da contratação integrada, qual seja, a possibilidade de que os licitantes formulem propostas a partir de informações técnicas minimamente completas e confiáveis.

Dessa forma, a DLC concluiu que as deficiências verificadas nas investigações geotécnicas extrapolam a esfera meramente técnica, produzindo reflexos diretos sobre a matriz de riscos da contratação, sobre a precificação das propostas e sobre a própria segurança jurídica da futura execução contratual.

II.b.2) Orçamento Estimado (Item 2.3.3 do Relatório nº DLC – 1056/2026):

A Diretoria de Licitações e Contratações consignou que o orçamento estimativo da contratação foi elaborado a partir de premissas diretamente vinculadas às soluções técnicas previstas no anteprojeto, especialmente quanto à definição das fontes de materiais, dos métodos construtivos, das distâncias de transporte, dos quantitativos de serviços e da logística de execução da obra. Destacou que o empreendimento contempla soluções de elevada complexidade, incluindo extensos tratamentos de solos moles, viadutos elevados, obras de arte especiais e grande consumo de agregados, circunstâncias que conferem especial relevância à adequada fundamentação técnica e econômica das premissas utilizadas na formação dos custos. O valor global estimado da contratação é de R\$ 2.180.561.964,56, incluindo a taxa de remuneração do risco prevista no art. 23, § 5º, da Lei nº 14.133/2021.

A unidade técnica observou que as conclusões sobre o orçamento estão diretamente relacionadas às deficiências anteriormente apontadas nos estudos geotécnicos e na caracterização das fontes de materiais. Segundo a DLC, não foram identificadas investigações suficientes para avaliação de pedreiras, jazidas de areia ou outras fontes alternativas de insumos, embora as próprias Instruções de Serviço da SIE determinem a análise comparativa entre ocorrências comerciais e não comerciais para definição da solução de melhor aproveitamento técnico, econômico e ambiental. Essa limitação, na avaliação da área técnica, compromete a demonstração da economicidade das alternativas adotadas no orçamento.

Como fundamento jurídico, a DLC reportou-se ao art. 6º, inciso XXIV, alínea “e”, da Lei nº 14.133/2021, segundo o qual o anteprojeto deve contemplar parâmetros de economia na utilização dos recursos públicos, bem como ao art. 23, §5º, do mesmo diploma legal, que admite o emprego de metodologias expeditas e paramétricas apenas para as parcelas do empreendimento ainda insuficientemente detalhadas. A instrução ressalta que a imprecisão inerente à etapa de anteprojeto não afasta a necessidade de fundamentação técnica das premissas adotadas nem autoriza a utilização de soluções potencialmente mais onerosas sem avaliação adequada de alternativas economicamente mais vantajosas. Para essa finalidade, também foram utilizados como referenciais a OT-IBR 004/2012, relativa às margens de precisão orçamentária, e a OT-IBR 005/2012, que conceitua tecnicamente o sobrepreço.

Em razão da elevada materialidade do empreendimento, a equipe técnica concentrou a auditoria nos principais itens da curva ABC do orçamento, abrangendo serviços que totalizam R\$ 624,34 milhões, correspondentes a aproximadamente 28,6% do valor global da contratação. Ao final da avaliação, a Diretoria Técnica apurou potencial redução orçamentária de R\$ 208.848.820,24, equivalente a 33,45% dos serviços analisados e a aproximadamente 9,58% do valor global da contratação.

Note-se, no entanto, que o relatório técnico ressalva expressamente que tais valores não configuram sobrepreço definitivamente caracterizado, mas representam potencial de redução decorrente da revisão das premissas técnicas e econômicas utilizadas na elaboração do orçamento.

Em síntese, a Diretoria Técnica concluiu que o orçamento estimativo apresenta fragilidades relevantes de fundamentação, associadas principalmente à insuficiente caracterização das fontes de materiais, à adoção de premissas que podem ser consideradas antieconômicas e à inexistência de estudos comparativos aptos a demonstrar a escolha da alternativa de menor custo para a Administração, conforme itens a seguir analisados:

II.b.2.1) Serviço de lastro de areia comercial – SICRO 2003844.

A análise da Diretoria de Licitações e Contratações acerca das composições de lastro de areia comercial foi subdividida em três aspectos principais: (i) inconsistências entre os preços de aquisição e as distâncias médias de transporte adotadas; (ii) ausência de avaliação da utilização de areia produzida no próprio empreendimento; e (iii) inconsistências nos quantitativos estimados para execução do serviço.

i) inconsistência entre o preço de aquisição e a distância de transporte da areia:

Segundo a DLC, a composição orçamentária adotou parâmetros incompatíveis para formação do custo do insumo. A auditoria verificou que o preço unitário da areia foi obtido a partir da cotação de determinado fornecedor, ao passo que as distâncias médias de transporte consideradas no orçamento foram extraídas de outra fonte de fornecimento, situada em local distinto.

Conforme registrado no relatório, a combinação produziu uma situação em que o orçamento passou a utilizar simultaneamente preço de um fornecedor específico e distância de transporte menos vantajosa à administração associada a fornecedor diverso, sem demonstração técnica que justificasse tal metodologia. Na avaliação da unidade técnica, a adoção de parâmetros provenientes de referências distintas compromete a consistência da composição de custos e torna incerta a efetiva representatividade econômica do valor estimado, com potencial redução de “R\$ 32.323.512,26, equivalente a aproximadamente 13,64% do custo previsto para este serviço¹²”.

Para fundamentar a conclusão, a DLC apresentou quadros comparativos contendo as cotações obtidas, as respectivas origens dos materiais e as distâncias médias de transporte consideradas na composição orçamentária, evidenciando a incompatibilidade entre os parâmetros utilizados.

¹² Fls. 3560/3561.

ii) avaliação do serviço de lastro de areia com utilização de areia produzida:

Outro aspecto destacado pela Diretoria Técnica refere-se à ausência de estudos destinados a avaliar a viabilidade da utilização de areia produzida no próprio empreendimento ou obtida a partir de fontes locais alternativas.

Segundo a instrução, as investigações geotécnicas e os levantamentos de jazidas realizados não permitiram concluir pela inviabilidade técnica, ambiental ou econômica da produção própria do insumo. Apesar disso, o orçamento foi integralmente estruturado com base na aquisição de areia comercial, sem análise comparativa das alternativas disponíveis.

A DLC observou que a própria documentação técnica do empreendimento indica a existência de áreas potencialmente aptas à exploração de materiais ao longo do traçado, circunstância que exigiria avaliação específica acerca da economicidade das diferentes soluções de abastecimento.

O relatório apresenta mapas de localização das fontes de materiais, elementos geológicos e quadros comparativos de custos utilizados pela auditoria para demonstrar que a alternativa adotada não foi acompanhada de estudos suficientes capazes de justificar sua escolha em detrimento de outras possibilidades potencialmente menos onerosas.

Nesse contexto, a DLC reavaliou o orçamento, prevendo a substituição da areia comercial por areia produzida e mantendo a distância média de transporte (DMT) considerada para a solução originalmente orçada. Como resultado, foi apontado potencial redução de R\$ 137.470.245,47 (centro e trinta e sete milhões, quatrocentos e setenta mil, duzentos e quarenta e cinco reais e quarenta e sete centavos)¹³ no orçamento estimado. Ressalta-se que a estimativa já incorpora a correção da inconsistência anteriormente identificada na DMT, no valor de R\$ 32.323.512,26 (trinta e dois milhões, trezentos e vinte e três mil, quinhentos e doze reais e vinte e seis centavos).

Assim, a DLC concluiu que parcela significativa do valor atribuído ao serviço decorre da premissa de aquisição integral de areia comercial, cuja economicidade não teria sido suficientemente demonstrada no anteprojeto.

iii) inconsistências no quantitativo de lastro de areia:

¹³ Fl. 3566.

A Diretoria Técnica também identificou inconsistências nos quantitativos utilizados para estimar o volume de lastro de areia necessário ao tratamento dos segmentos com solos moles.

Segundo o relatório, os quantitativos adotados decorrem diretamente das soluções geotécnicas previstas no anteprojeto e, portanto, dependem da adequada caracterização do subsolo e da fundamentação técnica dos dimensionamentos realizados. Entretanto, considerando as deficiências anteriormente apontadas nas investigações geotécnicas e a ausência de avaliações comparativas das alternativas de tratamento, a auditoria verificou que não foram apresentados elementos suficientes para validar integralmente os quantitativos incorporados ao orçamento.

Para sustentar a conclusão, a DLC apresentou quadros de quantitativos, seções-tipo e representações gráficas dos trechos com ocorrência de solos moles, relacionando os volumes orçados às informações geotécnicas disponíveis, apresentando potencial redução orçamentária de aproximadamente R\$ 3,52 milhões.

II.b.2.2) Serviços CPU95634 – Base ou sub-base de macadame seco com brita comercial (exclusive material e transporte); CPU95632 – Aquisição de Brita 4; CPU95633 – Aquisição de Pó de Pedra; e transportes relacionados.

Em relação às composições de macadame seco com utilização de brita comercial, a Diretoria Técnica apontou que o orçamento adotou exclusivamente o fornecimento de agregados adquiridos de terceiros, sem a realização de estudos suficientes para demonstrar a inviabilidade da produção própria dos materiais.

Segundo o relatório, as investigações relativas a pedreiras e fontes de materiais pétreos foram consideradas insuficientes, inexistindo avaliação técnica e econômica comparativa entre a alternativa efetivamente orçada e eventuais soluções baseadas na exploração de fontes locais de agregados.

A auditoria entendeu que a ausência dessa análise compromete a demonstração da economicidade da solução adotada, e gera potencial redução de R\$ 12.811.987,24 (doze milhões, oitocentos e onze mil, novecentos e oitenta e sete reais e vinte e quatro centavos), caso fossem revistas as premissas consideradas na formação dos custos.

Além disso, no mesmo subitem (2.3.3.2) do relatório técnico a DLC consignou que o orçamento estimativo contempla os serviços de “Construção de corpo de aterro com material de 3ª categoria oriundo de corte – SICRO 5502979” e “Compactação de corpo de aterro com material de 3ª categoria oriundo de

corte”, com volume total previsto de 1.321.129,00 m³, correspondendo a custos estimados de R\$ 37.925.623,78 e R\$ 7.695.856,50, respectivamente¹⁴.

No entanto, não foram identificadas memórias de cálculo ou elementos técnicos suficientes para demonstrar a origem e a rastreabilidade dos quantitativos adotados. A auditoria observou que o volume previsto para esses serviços corresponde a “aproximadamente quatro vezes o volume previsto para a execução da camada final de aterro em rocha/sub-base em macadame seco, estimada em 331.191,50 m³ para espessura de 0,60 m”¹⁵.

Outro aspecto ressaltado pela DLC refere-se à ausência de avaliação acerca do aproveitamento dos materiais rochosos provenientes dos cortes em substituição à aquisição de agregados comerciais. Segundo a instrução, os próprios parâmetros adotados no projeto de terraplenagem indicam a existência de volumes significativos de material de 3ª categoria passíveis de reaproveitamento no empreendimento.

A auditoria assinalou que essa lacuna é particularmente relevante em razão da magnitude do empreendimento e do elevado consumo de agregados previsto para a execução da obra. Na avaliação da unidade técnica, a ausência de análise comparativa impede demonstrar que a solução adotada no orçamento representa a alternativa mais vantajosa, sob a ótica da economicidade.

A DLC também questionou a adequação da composição utilizada para o serviço de compactação do material de 3ª categoria. Nos termos do relatório técnico, foram previstos equipamentos tipicamente empregados na compactação de solos, como motoniveladoras e rolos compactadores lisos, sem que fosse apresentada justificativa técnica para sua utilização em materiais rochosos provenientes dos cortes. A área técnica observou que não identificou, no SICRO, composição equivalente destinada especificamente à compactação de corpo de aterro constituído por material de 3ª categoria com características semelhantes às previstas para o empreendimento.

Diante dessas circunstâncias, a Diretoria Técnica concluiu que não restou suficientemente demonstrada a necessidade do serviço de compactação na forma orçada, tampouco a adequação da composição adotada. Em razão disso, estimou potencial redução orçamentária de R\$ 7.695.856,50 (sete milhões, seiscentos e noventa e cinco mil, oitocentos e cinquenta e seis reais e cinquenta centavos).

II.b.2.3) Serviços CPU60680 – Base de brita graduada comercial (exclusive material e transporte); CPU40577 – Usinagem de brita graduada comercial; e transportes relacionados.

¹⁴ Fls. 3575/3576.

¹⁵ Fl. 3576.

No exame das composições CPU 60680 – Base de brita graduada comercial (exclusive material e transporte) e CPU 40577 – Usinagem de brita graduada comercial, bem como dos respectivos serviços de transporte associados, a Diretoria de Licitações e Contratações apontou fragilidades semelhantes às aquelas já identificadas para outros insumos minerais empregados no empreendimento.

Segundo a instrução técnica, o orçamento foi estruturado com base na utilização de brita comercial, sem que fossem apresentados estudos técnicos e econômicos capazes de demonstrar a inviabilidade da produção dos agregados no próprio empreendimento, ou a partir de fontes minerais existentes nas proximidades do traçado.

A DLC destacou que as próprias deficiências anteriormente apontadas nos estudos geotécnicos contribuíram para essa limitação, uma vez que não foram realizados levantamentos suficientes destinados à caracterização de potenciais fontes de materiais pétreos.

O relatório registra que, em empreendimentos dessa magnitude, a definição da origem dos agregados exerce influência direta sobre os custos de produção, usinagem e transporte dos materiais empregados nas camadas de pavimentação. Nesse contexto, a ausência de avaliação comparativa entre a aquisição comercial e a eventual produção própria dos agregados impediria a comprovação da economicidade das composições adotadas.

Para demonstrar o apontamento, a unidade técnica utilizou quadros comparativos de custos e elementos constantes do anteprojeto referentes aos volumes de materiais pétreos envolvidos na execução da obra, relacionando-os à inexistência de estudos específicos sobre alternativas de fornecimento.

Com base nessa análise, a Diretoria Técnica concluiu que as premissas adotadas para os serviços de base de brita graduada comercial, usinagem e respectivos transportes carecem de fundamentação técnica e econômica suficiente, estimando-se potencial redução orçamentária de R\$ 15.682.557,38 (quinze milhões, seiscentos e oitenta e dois mil, quinhentos e cinquenta e sete reais e trinta e oito centavos).

II.b.2.4) Serviços de concreto – SICRO 1107928 ($fck = 20$ MPa); SICRO 1107890 ($fck = 30$ MPa); e SICRO 1106282 ($fck = 40$ MPa).

No exame das composições relacionadas à produção e aplicação de concreto, a Diretoria de Licitações e Contratações identificou inconsistências nas premissas adotadas para o dimensionamento

da central dosadora de concreto. Segundo a DLC, o orçamento estimativo foi elaborado considerando uma capacidade de produção de 30 m³/h, sem avaliação de um cenário mais econômico, a exemplo da adoção de central com capacidade maior (40 m³/h). A unidade técnica também manifestou preocupação na opção de orçamentação de 70 mil toneladas de cimento em sacos de 50 kg e não a granel, apontando a ausência de justificativa técnica ou econômica sobre tal decisão (aquisição a granel), possivelmente mais vantajosa.

Ao reavaliar as composições orçamentárias, considerando o cenário de 40 m³/h, a DLC constatou ganhos de produtividade e maior diluição dos custos operacionais, mantendo-se compatível com os volumes de concreto previstos para a execução do empreendimento¹⁶.

A DLC também associou essa análise à possibilidade de utilização de agregados produzidos localmente, hipótese que, segundo a auditoria, não foi adequadamente avaliada na elaboração do orçamento. Em conjunto, tais fatores foram considerados aptos a produzir redução relevante nos custos atribuídos à produção do concreto, com potencial redução orçamentária de R\$ 16.092.437,97 (dezesesseis milhões, noventa e dois mil, quatrocentos e trinta e sete reais e noventa e sete centavos).

Ainda em relação ao serviço de concreto, a DLC identificou inconsistência na composição do Serviço 1106088 – Lançamento mecânico de concreto.

Segundo o relatório, embora o orçamento contemple a implantação de central própria de concreto para atendimento da obra, a composição do serviço incorporou custos de transporte compatíveis com o fornecimento externo do concreto, considerando parâmetros de deslocamento a partir de fornecedor comercial.

Na avaliação da DLC, a adoção simultânea dessas premissas gera incompatibilidade metodológica, pois o orçamento passa a remunerar o empreendimento como se o concreto fosse produzido em central própria e, ao mesmo tempo, transportado a partir de unidade externa de fornecimento.

¹⁶ Neste ponto, a DLC destacou que a mesma situação já foi apontada nos autos LCC 26/00026902, referente à contratação de empresa especializada para execução de projetos e obras de construção de barragem no Rio Taió e acessos, no Município de Mirim Doce/SC, também de responsabilidade da SIE. No referido processo, a própria Secretaria de Estado alterou o dimensionamento da central dosadora de concreto de 30 m³/h para 40 m³/h, o que gerou uma redução orçamentária de aproximadamente R\$ 3,9 milhões (fl. 3581).

Para demonstrar o apontamento, a unidade técnica confrontou os parâmetros adotados nas composições de produção do concreto com aqueles utilizados na composição do lançamento mecânico, verificando ausência de coerência entre as premissas orçamentárias empregadas.

Em decorrência dessa inconsistência, a Diretoria Técnica estimou potencial redução de R\$ 7.917.870,31 (sete milhões, novecentos e dezessete mil, oitocentos e setenta reais e trinta e um centavos).

II.b.2.5) Serviço CPU148627 – Fornecimento e Transporte de Cimento

No exame da composição CPU 148627 – Fornecimento e transporte de cimento, a Diretoria de Licitações e Contratações identificou inconsistências relacionadas à forma de incorporação dos custos logísticos do insumo no orçamento estimativo.

Segundo a Diretoria Técnica, a cotação utilizada como referência para definição do preço do cimento foi obtida na modalidade CIF (*Cost, Insurance and Freight*), hipótese em que os custos de transporte até o local de destino já se encontram incorporados ao valor comercial do produto. Não obstante, a composição orçamentária adotada para o empreendimento incluiu adicionalmente parcelas específicas de transporte, gerando possível sobreposição de custos.

Para fundamentar o apontamento, a DLC confrontou a documentação referente às cotações utilizadas na elaboração do orçamento com as composições de transporte incorporadas aos serviços relacionados à produção de concreto.

O relatório registra, ainda, que a inconsistência possui reflexo direto sobre os custos de produção do concreto e, conseqüentemente, sobre a formação do orçamento global do empreendimento, em razão dos elevados volumes de cimento previstos para execução das obras.

Diante dessas circunstâncias, a Diretoria Técnica concluiu que não restou suficientemente demonstrada a necessidade de inclusão das parcelas de transporte consideradas na composição orçamentária, estimando potencial redução de R\$ 4.321.750,12 (quatro milhões, trezentos e vinte e um mil, setecentos e cinquenta reais e doze centavos).

II.b.2.6) Serviço CPU39832 – Aquisição de CAP 50/70 Borracha

No exame da composição CPU 39832 – Aquisição de CAP 50/70 Borracha, a Diretoria de Licitações e Contratações identificou inconsistências relacionadas ao quantitativo do ligante asfáltico

considerado no orçamento estimativo, especialmente em relação aos parâmetros adotados nos referenciais técnicos utilizados pelo DNIT e pelo SICRO.

Segundo a instrução, a composição orçamentária foi elaborada com teor de ligante superior ao observado nas composições referenciais aplicáveis, sem que fossem apresentados estudos, ensaios laboratoriais ou justificativas técnicas suficientes para demonstrar a necessidade da adoção desse acréscimo no contexto específico do empreendimento.

A área técnica observou que a definição do teor de ligante constitui variável de elevada relevância econômica, dada a expressiva participação do CAP no custo final das misturas asfálticas. Nessa perspectiva, eventuais diferenças nos percentuais adotados possuem impacto direto sobre os quantitativos previstos e, conseqüentemente, sobre o valor global do orçamento.

A DLC registrou que a documentação disponibilizada não evidenciou os critérios técnicos utilizados para justificar a adoção de consumo superior ao previsto nos referenciais de mercado e nas composições oficiais consultadas. Em razão disso, procedeu à reavaliação dos quantitativos empregados na composição, identificando potencial excedente de aproximadamente 582 toneladas de CAP 50/70 Borracha em relação aos parâmetros considerados mais compatíveis com as referências utilizadas na auditoria.

Para fundamentar o apontamento, a unidade técnica apresentou quadros comparativos entre os teores de ligante previstos no orçamento e aqueles constantes dos referenciais técnicos adotados, demonstrando os reflexos dessa divergência sobre os quantitativos e sobre o custo final do serviço.

Diante dessas circunstâncias, a Diretoria Técnica concluiu que não restou suficientemente demonstrada a necessidade do quantitativo de CAP previsto na composição CPU 39832, estimando-se potencial redução orçamentária de R\$ 3.339.515,25 (três milhões, trezentos e trinta e nove mil, quinhentos e quinze reais e vinte e cinco centavos).

II.b.3) Critérios de aceitabilidade, parâmetros de desempenho e matriz de riscos (item 2.3.4 do Relatório nº DLC – 1056/2026)

Segundo a DLC, o edital prevê, em diferentes dispositivos, que as soluções de engenharia propostas pela contratada deverão atender ou superar os padrões definidos no anteprojeto quanto à qualidade, eficiência, durabilidade e segurança. Nesse sentido, foram destacados os itens 20.10, 4.1, 4.8, 4.9, 4.10 e 4.16 do Termo de Referência, os quais estabelecem que o anteprojeto constitui a base para o

desenvolvimento dos projetos subsequentes, que suas soluções representam níveis mínimos de desempenho e que eventuais inovações ou modificações deverão ser previamente submetidas à apreciação da Administração.

A DLC observou, contudo, que tais dispositivos se limitam, em regra, a estabelecer comandos genéricos de observância dos parâmetros do anteprojeto e de atendimento a requisitos de qualidade, eficiência, segurança e durabilidade, sem definir de forma objetiva os critérios que serão utilizados para aferir a equivalência ou a superioridade técnica das soluções eventualmente propostas pela contratada. Na avaliação da área técnica, permanecem indefinidos, em diversos aspectos relevantes do empreendimento, os limites admissíveis para alterações das soluções originalmente concebidas, os parâmetros mínimos de desempenho que deverão ser preservados e a metodologia a ser utilizada para aprovação ou rejeição das alternativas desenvolvidas durante a fase de projetos.

A instrução destacou que essa definição prévia é especialmente relevante nas contratações integradas, uma vez que a possibilidade de modificação das soluções originalmente previstas pressupõe a existência de condições de contorno claras, objetivas e verificáveis, aptas a orientar tanto os licitantes quanto a própria Administração na análise e aprovação dos projetos.

No tocante à matriz de riscos, a Diretoria Técnica examinou especialmente os itens 14.12, 14.12.1, 14.12.2, 14.3 e 14.4 do edital, concluindo que, embora o instrumento estabeleça formalmente a distribuição dos riscos entre as partes e contemple a remuneração dos riscos transferidos ao contratado mediante taxa específica incorporada ao orçamento, diversos eventos relevantes não teriam sido adequadamente delimitados ou disciplinados. Segundo a DLC, a matriz não define de maneira suficientemente objetiva as responsabilidades associadas a situações potencialmente relevantes para a execução contratual, tais como alterações de traçado, modificações geométricas, revisões de soluções geotécnicas, alterações de obras de arte especiais, mudanças nas interseções e adaptações das soluções de pavimentação.

A Diretoria Técnica também registrou que a matriz de riscos constante do edital incorpora diversos elementos típicos de instrumentos de gerenciamento utilizados na fase interna de planejamento, tais como indicadores de probabilidade, criticidade, impacto financeiro e parâmetros empregados para cálculo da taxa de risco, aproximando-se mais de um mapa de riscos pré-licitatório do que de um instrumento contratual voltado à gestão futura das responsabilidades das partes. Na avaliação da DLC, a manutenção desses elementos no instrumento contratual não contribui para a disciplina dos eventos

supervenientes e pode, inclusive, favorecer futuras controvérsias relacionadas ao equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Com fundamento nos arts. 6º, incisos XXIV e XXVII, e 46 da Lei nº 14.133/2021, bem como na jurisprudência do Tribunal de Contas da União e nos referenciais técnicos examinados pela equipe técnica, a Diretoria Técnica concluiu que a adequada definição dos critérios de aceitabilidade, dos parâmetros de desempenho e da matriz de riscos constitui pressuposto fundamental para assegurar objetividade na aprovação dos projetos, adequada alocação dos riscos contratuais e redução de potenciais conflitos durante a execução do empreendimento.

Feitas essas considerações gerais, a instrução passou a examinar, de forma específica, os parâmetros estabelecidos para as disciplinas de pavimentação, traçado, obras de arte especiais, interseções e cronograma do empreendimento.

II.b.3.1) Pavimentação - dimensionamento e desempenho:

A Diretoria de Licitações e Contratações registrou que a solução de pavimentação prevista no anteprojeto possui elevada relevância técnica e financeira, correspondendo a aproximadamente R\$ 269,3 milhões do valor estimado do empreendimento. Em razão dessa materialidade, a área técnica examinou os critérios de dimensionamento adotados, os parâmetros de desempenho previstos e os limites estabelecidos para futuras alterações da solução pela contratada.

Segundo a instrução, o anteprojeto adotou como referência o método de Dimensionamento de Pavimentos Flexíveis do DNER/1979, complementado por verificações mecanicistas realizadas por meio do programa ELSYM5, utilizando critérios relacionados à deflexão da estrutura, à deformação específica de tração do revestimento e à deformação vertical no topo da camada final de terraplenagem.

A DLC observou, contudo, que a equação de fadiga utilizada no dimensionamento decorre de estudo laboratorial específico, sem que tenha sido identificada demonstração da adoção de fatores de transferência campo-laboratório ou de procedimento equivalente de calibração. Segundo a área técnica, tal circunstância assume relevância ainda maior porque a SIE não dispõe de normativo próprio estabelecendo metodologia, critérios, parâmetros e procedimentos uniformes para o dimensionamento mecanicista de pavimentos. Segundo a DLC, “a Instrução de Serviço da SIE para projetos de pavimentação (IS-12 – Projeto de Pavimentação), [...] indica que o dimensionamento será feito empregando metodologias oficiais vigentes no país.”¹⁷

¹⁷ Fl. 3599.

O relatório registra, ainda, que outros modelos de fadiga tecnicamente reconhecidos poderiam conduzir a resultados distintos daqueles obtidos no anteprojeto. A própria equipe técnica exemplifica que a utilização de metodologia empregada em outro lote da ViaMar produziria respostas mecanicistas diferentes das consideradas na solução atualmente adotada. Nesse contexto, a DLC destacou que a futura contratada poderá, em tese, propor métodos, modelos, fatores de calibração ou critérios de dimensionamento distintos daqueles utilizados no anteprojeto, sem que o edital estabeleça objetivamente quais metodologias são admissíveis nem quais parâmetros deverão ser observados para comprovação da equivalência ou superioridade técnica da solução proposta.

A área técnica ressaltou que preocupação semelhante foi objeto de análise pelo Tribunal de Contas da União no Acórdão nº 1882/2026-TCU-Plenário, citado como precedente para demonstrar os riscos decorrentes da inexistência de normativos internos e de critérios objetivos para análise e aprovação de soluções de pavimentação em contratações integradas. Segundo a DLC, a ausência desses parâmetros tende a introduzir elevado grau de subjetividade tanto na elaboração das propostas quanto na análise e aprovação dos projetos apresentados pela futura contratada.

Nesse sentido, a instrução identificou diversas questões que permaneceriam sem disciplina objetiva nos documentos licitatórios, entre elas: os elementos da solução de pavimentação que possuem caráter vinculante; os limites para alterações de materiais, ligantes e espessuras; os métodos de dimensionamento e modelos de fadiga passíveis de utilização; os parâmetros de confiabilidade exigidos; os limites de desempenho aceitáveis; e os documentos técnicos necessários para demonstrar a equivalência ou superioridade de soluções alternativas.

O relatório também examinou os parâmetros de desempenho funcional previstos para o pavimento. Em especial, destacou que a especificação vigente da SIE admite, para obras novas, Índice Internacional de Irregularidade (IRI) inferior a 2,5 m/km, aferido mediante equipamento tipo Merlin. Segundo a DLC, esse parâmetro mostra-se menos rigoroso do que referenciais atualmente adotados por outros órgãos rodoviários e pelo próprio DNIT, que utilizam equipamentos mais modernos, como perfilômetros inerciais, e limites da ordem de 2,0 m/km.

A área técnica observou que a definição do IRI possui repercussões relevantes não apenas sobre o conforto ao rolamento, mas também sobre o consumo de combustível, os custos operacionais dos usuários e os impactos ambientais associados à operação da rodovia. Por essa razão, entendeu que o parâmetro previsto deveria ser reavaliado à luz das práticas mais recentes aplicáveis a empreendimentos de elevado padrão operacional.

Assim, com fundamento na Lei nº 14.133/2021, na Nota Técnica IBR nº 02/2025 do IBRAOP e na jurisprudência do TCU, a Diretoria Técnica concluiu que o edital não estabelece critérios técnicos suficientemente objetivos para assegurar que os futuros projetos básico e executivo de pavimentação resultem em solução com desempenho igual ou superior ao previsto no anteprojeto. Segundo a instrução, a ausência desses parâmetros dificulta a avaliação objetiva das propostas, a aprovação dos projetos pela Administração e a adequada fiscalização da execução contratual, especialmente em empreendimento licitado sob o regime de contratação integrada.

II.b.3.2) Pavimentação – degrau pista x acostamento e adequação a modelo de possível concessão:

A Diretoria de Licitações e Contratações identificou que o anteprojeto prevê, nas seções-tipo de pavimentação, desnível nominal de 5 cm entre a pista de rolamento e o acostamento. No entanto, a equipe técnica ressalta que, embora a aceitação de desníveis dessa magnitude ainda seja observada em determinados referenciais nacionais, a prática vem sendo progressivamente revista em projetos de rodovias de elevado padrão operacional e, especialmente, em contratos de concessão mais recentes. Nesse sentido, a DLC ressaltou a necessidade de distinguir os limites eventualmente admitidos para conservação e manutenção de rodovias existentes das soluções geométricas adotadas no projeto de implantação de uma nova infraestrutura rodoviária.

Como fundamento técnico, a instrução menciona o Manual de Segurança Viária do DER-SP, segundo o qual os acostamentos devem, preferencialmente, ser pavimentados e nivelados em relação à pista de rolamento, tendo em vista sua função de auxiliar a recuperação da trajetória de veículos errantes e proporcionar área segura para paradas emergenciais. Conforme destacado pela unidade técnica, a existência de degraus entre a pista e o acostamento pode aumentar o risco de perda de controle do veículo durante manobras de retorno à faixa de tráfego.

A DLC observou ainda que contratos de concessão rodoviária mais recentes, tanto no âmbito federal quanto estadual, passaram a adotar parâmetros mais restritivos para essa interface geométrica. Foram citados, exemplificativamente, referenciais da ANTT, da ARTESP e de concessões rodoviárias do Estado do Rio Grande do Sul, nos quais as tolerâncias admitidas para desníveis entre pista e acostamento situam-se em patamares significativamente inferiores, da ordem de 1,2 cm a 1,5 cm.

Segundo a instrução, embora tais parâmetros não sejam automaticamente vinculantes ao empreendimento em análise, constituem referência técnica relevante para avaliação da segurança da

solução adotada e de sua compatibilidade com modelos contemporâneos de implantação e operação de rodovias.

A área técnica destacou, ainda, que a ViaMar foi concebida como rodovia Classe 0, com velocidade diretriz de até 120 km/h, e que o próprio Estado tem manifestado a intenção de estruturar futuramente sua operação por meio de modelo de concessão ou parceria público-privada. Nessa perspectiva, a auditoria entendeu que o anteprojeto não apresentou avaliação específica acerca da compatibilidade do parâmetro adotado com os padrões de desempenho e segurança normalmente exigidos em contratos de concessão de infraestrutura rodoviária.

Na avaliação da DLC, a manutenção da solução atualmente prevista poderá demandar futuras adequações caso a rodovia venha a integrar modelo concessionado, com potenciais reflexos sobre o projeto, os quantitativos, o orçamento e a futura modelagem econômico-financeira do empreendimento.

Por essas razões, a Diretoria Técnica concluiu que o anteprojeto não apresenta justificativa técnica específica para adoção de degrau nominal de 5 cm entre pista e acostamento, recomendando a reavaliação da solução à luz de referenciais contemporâneos de segurança viária e dos padrões usualmente empregados em rodovias de elevado desempenho. Também ressaltou a necessidade de definição objetiva dos parâmetros de aceitabilidade aplicáveis ao tema, de modo a assegurar compatibilidade entre as futuras soluções executivas e os requisitos de desempenho esperados para o empreendimento.

II.b.3.3) Traçado e projeto geométrico

A Diretoria de Licitações e Contratações consignou que os critérios estabelecidos para o traçado e o projeto geométrico demandam complementações, de modo a permitir avaliação objetiva das soluções a serem apresentadas pela futura contratada, reduzir incertezas durante a fase de elaboração e aprovação dos projetos e conferir maior segurança à execução contratual.

Segundo a instrução, embora a contratação integrada admita a otimização e o aperfeiçoamento das soluções de engenharia pelo contratado, os documentos da licitação não estabelecem, de forma suficientemente objetiva, quais elementos do traçado possuem caráter vinculante nem os limites admissíveis para alterações dos parâmetros geométricos originalmente previstos no anteprojeto. Na avaliação da área técnica, a ausência dessas definições permite interpretações distintas acerca da possibilidade de revisão do eixo da rodovia e dos parâmetros geométricos horizontais e verticais do projeto.

A DLC destacou, em especial, a possibilidade de modificações da geometria vertical, incluindo alterações de greide, declividades e curvas verticais. Nos termos do relatório técnico, alterações dessa natureza podem produzir reflexos significativos sobre os quantitativos e custos do empreendimento, influenciando diretamente os volumes de corte e aterro, o balanço de terraplenagem, as distâncias de transporte, a necessidade de áreas de empréstimo e de bota-fora, bem como a própria logística de execução da obra.

A área técnica observou ainda que eventuais mudanças do traçado ou da geometria vertical também podem repercutir sobre outros componentes do empreendimento, tais como o dimensionamento e a localização das obras de drenagem, o comportamento hidráulico da rodovia, as cotas de implantação das obras de arte especiais, os acessos, as interseções, as desapropriações e os processos de licenciamento ambiental. Aduz ainda que tais impactos assumem especial relevância nos segmentos sujeitos a alagamentos ou condicionados por níveis de cheia.

Novamente, a DLC ressalta que a flexibilidade inerente à contratação integrada não afasta a necessidade de definição prévia das premissas, dos parâmetros de desempenho e dos limites de alteração das soluções originalmente concebidas. Ao contrário, a possibilidade de revisão do projeto exige que a Administração estabeleça, desde a fase licitatória, critérios capazes de assegurar que as soluções propostas preservem ou aprimorem os níveis de segurança, funcionalidade, durabilidade e desempenho considerados quando da elaboração do anteprojeto.

Outro ponto trazido pela DLC se refere à matriz de riscos da contratação, na qual não foram identificadas disposições que disciplinem de maneira objetiva as responsabilidades das partes para eventos decorrentes de alterações do traçado ou dos parâmetros geométricos da rodovia.

Com efeito, a ausência de critérios objetivos para tratamento desses eventos pode dificultar a verificação da equivalência técnica das soluções propostas e gerar incertezas quanto à adequada alocação dos riscos contratuais. Segundo a instrução, essa indefinição possui potencial para repercutir sobre a isonomia do certame, sobre o julgamento objetivo das propostas e sobre a futura gestão do contrato.

Por essas razões, a Diretoria Técnica concluiu ser necessária a complementação dos documentos licitatórios com a definição dos elementos vinculantes do anteprojeto, dos limites admissíveis para alterações do traçado e do projeto geométrico, bem como dos critérios técnicos que

deverão orientar a análise e aprovação das soluções eventualmente desenvolvidas pela futura contratada.

II.b.3.4) Obras de Arte-Especiais e interseções:

A Diretoria de Licitações e Contratações destacou que as obras de arte especiais (OAEs) representam parcela expressiva do empreendimento, com valor estimado de aproximadamente R\$ 603,8 milhões.

Segundo apontado na instrução técnica, o atual nível de desenvolvimento do anteprojeto, associado à ausência de critérios objetivos para disciplinar alterações das soluções inicialmente concebidas, torna necessária a definição mais clara das responsabilidades das partes e das consequências associadas a eventuais modificações das estruturas previstas. Na avaliação da área técnica, a matriz de riscos deve delimitar expressamente as hipóteses de alteração, bem como seus efeitos sobre custos, prazos e escopo contratual, de forma a reduzir incertezas durante a elaboração dos projetos básico e executivo e prevenir futuras controvérsias relacionadas ao equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

A DLC reiterou, ainda, os apontamentos anteriormente formulados acerca da insuficiência dos estudos geotécnicos que embasam o anteprojeto das OAEs. Conforme registrado no item relativo às investigações geotécnicas, as condições dos locais de implantação não teriam sido suficientemente caracterizadas, circunstância que pode repercutir diretamente na definição das fundações, dos vãos, das dimensões estruturais, dos métodos executivos e dos quantitativos necessários à execução das estruturas. A identificação de condições geológicas, geotécnicas ou topográficas distintas daquelas consideradas no anteprojeto poderá conduzir a alterações substanciais da concepção originalmente estimada.

A DLC observou que os documentos licitatórios não disciplinam de forma objetiva situações relevantes, tais como a necessidade de implantação de novas estruturas, alterações da quantidade, localização ou extensão das OAEs previstas, bem como modificações significativas dos sistemas estruturais ou das fundações em decorrência dos estudos complementares a serem realizados pela futura contratada.

Situação semelhante foi identificada em relação às interseções previstas no empreendimento. Nos termos do Relatório nº DLC – 1056/2026, o anteprojeto não estabelece critérios suficientemente objetivos para disciplinar alterações de tipologia, localização, geometria ou configuração operacional

dessas estruturas. A equipe técnica observou que eventuais modificações podem produzir reflexos relevantes sobre a segurança viária, a capacidade operacional da rodovia, as desapropriações, a drenagem, o licenciamento ambiental e os custos de implantação.

Além disso, a DLC novamente observou que a ausência de parâmetros objetivos para avaliação de alterações dessa natureza pode dificultar a verificação da equivalência ou superioridade técnica das soluções propostas pela contratada, além de aumentar o potencial de controvérsias durante a fase de aprovação dos projetos.

Por essas razões, a Diretoria Técnica concluiu ser necessária a complementação do edital e da matriz de riscos com a definição dos elementos vinculantes das soluções previstas para as obras de arte especiais e interseções, dos limites admissíveis para sua alteração, dos critérios de equivalência ou superioridade técnica e das responsabilidades associadas aos estudos complementares e às modificações decorrentes de condições geotécnicas, hidrológicas ou topográficas distintas daquelas consideradas no anteprojeto.

II.b.3.5) Cronograma previsto e desapropriações:

A Diretoria de Licitações e Contratações registrou que o cronograma físico do empreendimento prevê prazo total de 48 meses, destinando os seis primeiros meses à elaboração e aprovação dos projetos de engenharia e à obtenção das licenças ambientais necessárias ao início da execução das obras. Para a equipe técnica, a exequibilidade desse cronograma não se encontra suficientemente demonstrada diante da complexidade das atividades preliminares que antecedem a implantação do empreendimento.

Como fundamento, a DLC invocou a jurisprudência do Tribunal de Contas da União, especialmente o Acórdão nº 2507/2024-TCU-Plenário, segundo o qual a execução das obras em contratação integrada deve ser precedida da aprovação integral do projeto básico, não sendo recomendável o início da execução de serviços com projetos ainda pendentes de aprovação. Nessa perspectiva, a área técnica observou que o avanço das desapropriações também depende da consolidação da geometria final da rodovia e da elaboração dos respectivos projetos desapropriatórios, circunstância que vincula diretamente essas etapas preliminares ao cronograma global do empreendimento.

A auditoria destacou que o projeto de desapropriações elaborado para o Lote 4 contempla área atingida de aproximadamente 3.028.805,83 m², envolvendo 89 proprietários, tendo sido editado o

correspondente Decreto de Utilidade Pública com base no traçado constante do anteprojeto. Todavia, a DLC observou que a mera emissão do DUP não assegura a disponibilização tempestiva das áreas. Como fundamento, a DLC citou o Acórdão nº 1230/2013-TCU-Plenário, segundo o qual a declaração de utilidade pública, desacompanhada das demais providências necessárias à regularização fundiária, não é suficiente para afastar riscos de atraso e de paralisação das obras.

Em complemento, a DLC observou que a efetiva liberação das áreas depende de uma série de providências subsequentes, incluindo identificação e notificação dos proprietários, negociações para aquisição amigável dos imóveis, avaliação e pagamento das indenizações, transferência dominial e, quando necessário, ajuizamento de ações de desapropriação e obtenção de imissão provisória na posse. Tais procedimentos introduzem variáveis temporais relevantes e que, no entender da equipe técnica, não foram adequadamente refletidas no cronograma apresentado.

A DLC também utilizou como elemento comparativo o próprio histórico de desenvolvimento do empreendimento, registrando que o anteprojeto do Lote 4 foi concluído em fevereiro de 2026, embora a ordem de início dos estudos tenha sido emitida em outubro de 2024, consumindo período superior a um ano apenas para elaboração e aprovação dos documentos de engenharia que serviram de base à licitação.

Outro fundamento relevante apontado pela DLC refere-se à experiência acumulada por esta Corte de Contas em fiscalizações anteriores envolvendo obras rodoviárias estaduais. A Diretoria Técnica mencionou¹⁸ diversos processos de auditoria em que dificuldades relacionadas à liberação de áreas, desapropriações e regularização ambiental contribuíram para paralisações, aditivos de prazo e atrasos significativos na conclusão dos empreendimentos.

A área técnica também destacou precedentes recentes do Tribunal de Contas da União, especialmente os Acórdãos nº 989/2023-TCU-Plenário e nº 1727/2025-TCU-Plenário, nos quais foram reconhecidos os riscos associados à indisponibilidade das áreas necessárias à execução de empreendimentos de infraestrutura.

Por fim, a DLC utilizou como parâmetro comparativo licitação recente do DNIT, conduzida também sob o regime de contratação integrada, cujo cronograma destinou aproximadamente 960 dias às etapas preliminares anteriores à mobilização e ao início efetivo dos serviços.

¹⁸ Fls. 3610/3611.

Diante desses elementos, a Diretoria Técnica concluiu que o cronograma apresentado no anteprojeto não demonstra, de forma suficientemente objetiva, a compatibilidade entre os prazos previstos e as atividades necessárias à aprovação dos projetos, ao licenciamento ambiental e à efetiva disponibilização das áreas indispensáveis à execução das obras, circunstância que, segundo a instrução, amplia os riscos de atrasos, paralisações, perda de produtividade e repercussões econômico-financeiras durante a execução contratual.

II.c) ACHADO 03: Afronta à transparência e ao dever de resposta tempestiva aos pedidos de esclarecimento e impugnações, em desacordo com o previsto no parágrafo único do art. 164 da Lei 14.133/2021, princípios da transparência, da segurança jurídica, da competitividade e da busca da melhor proposta.

A Diretoria de Licitações e Contratações apontou possível descumprimento do dever de resposta tempestiva aos pedidos de esclarecimento e impugnação apresentados pelos interessados na Concorrência Eletrônica n.º 098/2026, em afronta ao parágrafo único do art. 164 da Lei n.º 14.133/2021 e aos princípios da transparência, da segurança jurídica, da competitividade e da busca da proposta mais vantajosa.

Segundo a instrução, durante reunião realizada com representantes da SIE, foi informado à equipe de auditoria que existiam diversos pedidos de esclarecimento ainda pendentes de resposta. Assim, quando da elaboração do Relatório nº DLC – 1056/2026, a DLC apontou que, em consulta ao Portal de Compras do Estado, não localizou os pedidos de esclarecimento e impugnação formulados pelos licitantes. Na sequência, em consulta ao SGPe, a unidade técnica identificou 21 processos relacionados a pedidos de esclarecimentos e impugnações, dos quais apenas dois apresentavam resposta formalizada, permanecendo os demais sem manifestação conclusiva da Administração.

A área técnica consignou que os questionamentos apresentados pelos interessados abrangem temas centrais da contratação, incluindo qualificação técnica, projetos de engenharia, estudos geotécnicos, matriz de riscos, licenciamento ambiental, desapropriações, terraplenagem, obras de arte especiais, orçamento estimativo e critérios de habilitação; os quais, em sua maioria, guardam direta relação com os aspectos técnicos analisados no próprio relatório técnico.

A auditoria observou, ainda, que alguns pedidos permaneciam sem resposta por mais de cinquenta e seis dias, prejudicando a capacidade dos licitantes de compreender adequadamente as

condições da contratação, avaliar os riscos envolvidos, revisar suas premissas técnicas e econômicas e formular propostas aderentes à realidade do empreendimento.

Neste ponto, registre-se que em consulta ao processo SIE 00022375/2026, no Sistema SGP-e, no dia 15/09/2026¹⁹, constatou-se que do dia 10/09 até o dia 15/09 foram juntados vários documentos referentes a “Perguntas e Respostas” relativas a impugnações e pedidos de esclarecimentos sobre o edital da Concorrência Eletrônica nº 0098/2026.

Considerando a proximidade da data prevista para a abertura do certame (21/09/2026), bem como a elevada complexidade técnica e financeira do empreendimento, a diretoria técnica aponta risco de restrição à competitividade, segurança jurídica, adequada formação das propostas e transparência do certame, pois o curto prazo entre o envio das respostas aos interessados na licitação e a data final para envio das propostas, mesmo que formalmente legais, pode ter inviabilizado “que os agentes econômicos disponham, em tempo oportuno, das informações necessárias para a adequada avaliação de riscos, definição de estratégias comerciais e precificação de seus custos²⁰.”

II.d) Da oitiva prévia determinada na Decisão Singular nº GAC/WWD - 520/2026

Em breve síntese, na oitiva prévia determinada nos autos, a Procuradoria-Geral do Estado apresentou manifestação²¹ contestando as conclusões do Relatório DLC nº 1056/2026 e defendendo a regularidade da modelagem adotada para a Concorrência Eletrônica nº 0098/2026. Sustentou que o empreendimento está amparado por estudos de planejamento e viabilidade compatíveis com a legislação vigente, destacando a existência de EVTEA, Estudo Técnico Preliminar, anteprojeto de engenharia, matriz de riscos e demais elementos técnicos elaborados especificamente para a contratação integrada.

No que se refere aos apontamentos relacionados à viabilidade do empreendimento, argumentou que os estudos existentes demonstram a conveniência e a viabilidade técnica, econômica e operacional da solução escolhida. Aduziu que a discussão técnica se refere ao grau de atualização das premissas e não à inexistência de demonstração da viabilidade. Defendeu, ainda, que a legislação aplicável não exige a elaboração ou atualização de EVTEA como condição para a deflagração ou prosseguimento da licitação, tampouco impõe a revisão periódica de seus parâmetros em razão do surgimento de novos cenários ou de projetos de infraestrutura potencialmente concorrentes. Ainda, argumentou que, mesmo

¹⁹ Disponível em: <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo/processo/959bcd62-3d42-4853-90ad-643df5347da4>. Acesso no dia 15/09/2026, às 17:18h.

²⁰ Fl. 3617.

²¹ Protocolo 8428/2026, às fls. 3637/3876.

havendo plausibilidade para aprofundar a discussão, não há, isoladamente, ilegalidade capaz de justificar a paralisação do certame.

Em relação às críticas dirigidas ao anteprojeto e às investigações geotécnicas, a Procuradoria contesta a alegação de insuficiência absoluta de estudos, ressaltando que as informações disponibilizadas permitem a formulação das propostas e precificação dos riscos pelos licitantes. Defendeu, ainda, que a matriz de riscos contempla mecanismos de repartição de responsabilidades entre as partes, mediante a identificação dos principais eventos de risco associados ao empreendimento, permitindo aos interessados avaliar os encargos assumidos e formular propostas em bases objetivas.

Quanto aos parâmetros de desempenho, os critérios de aceitação e as condições de contorno do empreendimento encontram-se satisfatoriamente definidos, sendo possível para assegurar a comparabilidade das propostas, a adequada alocação dos riscos e a futura execução do objeto. Além disso, alegam que estão vinculados a controles tecnológicos, inspeções e verificações de desempenho

Quanto aos questionamentos relativos ao orçamento estimativo, asseverou que as divergências apontadas pela unidade técnica decorrem de hipóteses metodológicas e de soluções de engenharia alternativas, não sendo aptas a caracterizar sobrepreço ou inadequação dos valores referenciais adotados pela Administração. Destacou que o próprio Relatório nº DLC-1056/2026 reconhece que os valores identificados representam potenciais reduções decorrentes das alternativas analisadas, e não sobrepreço definitivamente caracterizado, razão pela qual os resultados da auditoria deveriam ser compreendidos como oportunidades de revisão e debate técnico, e não como prova de irregularidade orçamentária apta a comprometer a validade da licitação.

Ainda, argumentou que o montante de R\$ 208.848.820,24 (duzentos e oito milhões, oitocentos e quarenta e oito mil, oitocentos e vinte reais e vinte e quatro centavos), apontado pela instrução como potencial redução orçamentária, não poderia ser tratado de forma homogênea, por abranger situações de naturezas distintas. Para a PGE, os apontamentos referentes ao orçamento possuem categorias diversas: (a) divergências de parametrização decorrentes das premissas técnicas adotadas pela Administração na elaboração do orçamento referencial; (b) oportunidades de otimização condicionadas à demonstração de viabilidade técnica, ambiental, minerária, dominial e operacional; e (c) reduções estimadas a partir da combinação simultânea de múltiplas hipóteses de revisão de engenharia.

Defendeu que a Administração adotou critérios prudenciais na composição de determinadas parcelas do orçamento, de modo a evitar a utilização simultânea das condições mais favoráveis de preço

e logística sem a correspondente comprovação de sua viabilidade para a totalidade do empreendimento. Argumentou, nesse contexto, que os dados levantados pela própria auditoria evidenciariam que o orçamento foi estruturado com viés conservador, e não orientado pela maximização dos preços de referência, razão pela qual as divergências apontadas não poderiam ser interpretadas como indicativos de sobrepreço ou de estimativa artificialmente elevada.

Sob essa perspectiva, reafirmou que os valores identificados pela DLC representam cenários potenciais de otimização e ganhos de eficiência, e não sobrepreço efetivamente caracterizado ou dano ao erário, ressaltando que o próprio relatório técnico reconhece tratar-se de potenciais reduções decorrentes das alternativas analisadas.

Acrescentou, por fim, que eventuais economias decorrentes de soluções mais eficientes deverão ser apropriadas pelo mercado por intermédio dos descontos ofertados na licitação, em consonância com a lógica concorrencial do certame, não sendo necessário que todas as possibilidades de otimização sejam previamente incorporadas ao orçamento referencial.

Assim, concluiu que os apontamentos técnicos podem representar hipóteses alternativas de engenharia e oportunidades de aperfeiçoamento do empreendimento, mas não evidenciam, em juízo sumário, irregularidade orçamentária apta a comprometer a validade da licitação.

A manifestação da PGE também defendeu que os apontamentos relacionados à exequibilidade do cronograma proposto não conduzem a um juízo conclusivo de inexecutabilidade, concluindo que “pode a Unidade Técnica reputar tais parâmetros aperfeiçoáveis — e o Estado está disposto a aperfeiçoá-los, se for o caso. Não pode, contudo, afirmar sua ausência²²”.

Quanto às respostas aos pedidos de esclarecimentos, a oitiva prévia noticiou a resposta à ampla maioria dos questionamentos formulados, além de outros processos em vias de formalização, de forma que a juntada destas respostas no sistema do certame (e-lic) e no SGPE “produz o efeito que a norma persegue: o esclarecimento torna-se acessível a todos os interessados credenciados, e não apenas ao requerente, preservando-se a simetria informativa entre os competidores²³”.

No tocante aos requisitos necessários à concessão da medida cautelar, a PGE sustentou a inexistência tanto do *fumus boni iuris* quanto do *periculum in mora*.

²² Fl. 3661.

²³ Fl. 3663.

Quanto ao *fumus boni iuris*, defendeu que mesmo havendo campo para aprofundamento das análises técnicas ou de complementação de informações, tal necessidade não justifica, por si só, a paralisação imediata da licitação, diante da ausência de demonstração concreta de dano irreparável, de risco de ineficácia da futura decisão de mérito ou de prejuízo iminente aos cofres públicos.

Em relação ao *periculum in mora*, destacou que não se verifica risco iminente de contratação, adjudicação ou execução do objeto, tendo em vista que o certame foi estruturado sob o regime de inversão de fases. Argumentou que a sessão designada possui por finalidade o recebimento das propostas e a análise da habilitação dos interessados, inexistindo perspectiva de contratação imediata ou de produção de efeitos irreversíveis ao interesse público. Sustentou que eventual atuação desta Corte de Contas poderia ocorrer em momento posterior, sem prejuízo à efetividade do controle externo, especialmente antes da homologação do resultado ou da assinatura do contrato.

Acrescentou que a suspensão antecipada da licitação acarretaria impactos relevantes ao cronograma da Administração e à consecução dos objetivos públicos associados ao empreendimento, notadamente em razão de sua relevância estratégica para a infraestrutura estadual. Defendeu, por essa razão, a continuidade do procedimento licitatório ou, subsidiariamente, a adoção de medida menos gravosa que a sustação integral do certame, com o diferimento da medida cautelar para a fase de homologação do certame.

As alegações enviadas pela PGE, em atenção à oitiva prévia, foram analisadas pela Diretoria de Licitações e Contratações, que exarou o Relatório nº DLC – 1086/2026²⁴. Em sua manifestação a referida Diretoria Técnica esclarece que a reanálise promovida após a oitiva prévia não possui caráter revisional amplo, nem se destina à reavaliação integral do Relatório nº DLC-1056/2026. Segundo a unidade técnica, o exame limita-se à apreciação dos argumentos trazidos pela PGE e pela SIE para verificar se possuem aptidão para afastar os fundamentos que embasaram a proposta cautelar, em juízo de cognição sumária, sem antecipação do julgamento de mérito.

Como premissa inicial, a DLC rebate a afirmação da Procuradoria de que a proposta cautelar implicaria a paralisação do maior empreendimento rodoviário estadual em curso. A área técnica sustenta que sua atuação não busca interferir na discricionariedade administrativa nem inviabilizar a política pública de infraestrutura, mas sim preservar a lisura da contratação, assegurar adequado grau de planejamento e evitar a repetição de situações já verificadas em outros empreendimentos marcados por insuficiência de estudos, falhas de planejamento e desperdício de recursos públicos sem a

²⁴ Fls. 4361/4404.

correspondente entrega de benefícios à sociedade. Nessa perspectiva, a DLC enfatiza que o sucesso do empreendimento não decorre da simples realização da licitação, mas da existência de condições técnicas e econômicas que assegurem a sua efetiva execução.

A unidade técnica também refuta a tese de que a suspensão do certame seria medida mais gravosa do que a correção posterior dos problemas identificados. Segundo a DLC, os atos praticados após o recebimento das propostas possuem elevada dificuldade de reversão. Assim, caso venham a ser necessárias alterações relevantes no orçamento, no edital ou nas premissas do anteprojeto após a apresentação das propostas, a consequência mais provável seria a anulação integral da licitação. Por essa razão, entende que a interrupção preventiva do procedimento é menos gravosa ao interesse público do que permitir seu avanço para, posteriormente, reconhecer a necessidade de invalidação dos atos praticados.

No tocante aos requisitos da cautelar, a DLC sustenta que permanecem íntegros tanto o *fumus boni iuris* quanto o *periculum in mora*. Afirmar que a medida cautelar não exige demonstração definitiva das irregularidades, mas apenas a existência de indícios relevantes de ilegalidades ou deficiências capazes de comprometer a futura contratação. Da mesma forma, o perigo da demora não estaria vinculado apenas à assinatura do contrato, mas à necessidade de atuação antes que a situação alcance estágio de difícil ou impossível reversão.

A área técnica dedica especial atenção ao argumento da PGE segundo o qual o próprio relatório reconheceu que não seria possível afirmar a existência de sobrepreço definitivo e que haveria, inclusive, representação paralela alegando subpreço nas obras de arte especiais. Para a DLC, essa circunstância não afasta o *fumus boni iuris*. Segundo a unidade técnica, a coexistência de alegações de sobrepreço e subpreço evidenciam justamente a insuficiente maturidade e confiabilidade do anteprojeto e dos estudos que o sustentam, impedindo a adequada compreensão do objeto licitado.

A DLC ressalta que essa preocupação já se manifesta no comportamento do mercado, citando questionamentos formulados por licitantes sobre a matriz de riscos e a extensão dos riscos geológicos assumidos pela contratada.

Por fim, a Diretoria conclui que os argumentos da PGE não demonstram mera divergência interpretativa ou questões formais isoladas. Na sua avaliação, permanecem presentes indícios de fragilidades estruturais relacionadas ao planejamento do empreendimento, à maturidade do anteprojeto, à consistência dos estudos técnicos e à confiabilidade das premissas utilizadas pela Administração.

Segundo a DLC, a limitação atualmente existente não decorre da ausência de indícios de irregularidade, mas justamente da impossibilidade de alcançar grau razoável de confiança nos elementos técnicos disponibilizados, circunstância que justificaria a manutenção da proposta cautelar até que as inconsistências apontadas sejam adequadamente esclarecidas.

Quanto ao ACHADO 01, resumidamente, a DLC, embora reconheça que o EVTEA não seja, formalmente, requisito autônomo de validade do edital, sustenta que isso não afasta a obrigação legal de demonstrar adequadamente a viabilidade técnica, econômica e socioeconômica da contratação, conforme exigem os arts. 6º, XXIV, e 18, § 1º, da Lei nº 14.133/2021. Segundo a unidade técnica, as manifestações da oitiva prévia não eliminaram as lacunas identificadas no estudo de viabilidade, permanecendo sem demonstração satisfatória: a) a demanda efetiva do Lote 04; b) a justificativa da seção de três faixas por sentido; c) os impactos do pedágio sobre a demanda; d) a compatibilidade entre benefícios projetados e custos atualizados; e, e) a influência de outros investimentos logísticos sobre a necessidade da ViaMar.

No que se refere ao ACHADO 02, a DLC concluiu pela sua manutenção integral, entendendo, em síntese que:

a) não restou demonstrada a observância da metodologia exigida pelo art. 46, § 2º, da Lei nº 14.133/2021 para elaboração do anteprojeto, permanecendo controvérsia quanto aos referenciais técnicos efetivamente adotados pela Administração e quanto à aderência das peças licitadas aos parâmetros que a própria SIE afirmou utilizar na elaboração dos estudos;

b) não se comprovou a suficiência das investigações geotécnicas, especialmente quanto à quantidade, profundidade, caracterização e disponibilização das sondagens necessárias à adequada compreensão do empreendimento;

c) as complementações de estudos posteriormente reconhecidas e apresentadas pela própria Administração revelam a persistência de incertezas relevantes acerca da caracterização dos solos moles, dos cortes, das fundações e das condições geotécnicas do empreendimento, repercutindo diretamente na confiabilidade do anteprojeto e das premissas técnicas e econômicas que o sustentam. Neste ponto, em relação às sondagens adicionais juntadas no processo SIE 00022375/2026, a Diretoria Técnica destacou que os documentos foram disponibilizados aos licitantes às vésperas da sessão do certame, circunstância que, segundo seu entendimento, não sana as fragilidades identificadas na fase de

planejamento nem substitui a adequada caracterização prévia das condições geotécnicas necessárias à formulação de propostas consistentes e à correta avaliação dos riscos da contratação.

d) as fragilidades dos estudos de suporte impedem aferição segura da adequação das premissas econômicas adotadas, não sendo possível afastar os riscos associados ao potencial sobrepreço ou à inadequada formação do orçamento;

e) não restaram suficientemente definidos critérios objetivos e mensuráveis de aceitabilidade, desempenho e equivalência técnica das soluções a serem desenvolvidas pela futura contratada;

f) não se demonstrou, de forma robusta, a exequibilidade do cronograma previsto, especialmente diante das etapas de elaboração e aprovação dos projetos, licenciamento ambiental, desapropriações e disponibilização das áreas necessárias à execução das obras.

Relativamente ao ACHADO 03, a DLC manteve seu entendimento de que houve afronta ao art. 164 da Lei nº 14.133/2021, em razão da prestação intempestiva de esclarecimentos sobre temas relevantes à habilitação e à participação no certame. Embora a Administração tenha posteriormente disponibilizado as respostas, a unidade técnica considerou que a divulgação tardia comprometeu a transparência, a competitividade, a isonomia e a segurança jurídica da licitação, restringindo o tempo útil para adequação dos licitantes. Entendeu, ainda, que a inversão de fases não afasta o risco identificado, porquanto os esclarecimentos influenciam diretamente a fase de habilitação, concluindo pela permanência dos requisitos autorizadores da cautelar.

Diante de tais razões, a DLC manteve a integralidade dos termos do Relatório nº DLC – 1056/2026.

II.e) Da análise do pedido cautelar

Nos termos do art. 114-A do Regimento Interno desta Corte, a concessão de medida cautelar exige a presença concomitante de elementos que evidenciem a plausibilidade das irregularidades apontadas (*fumus boni iuris*) e o risco de dano decorrente da demora na atuação do Tribunal (*periculum in mora*), especialmente quando configurada potencial ameaça ao erário, à competitividade do certame ou à efetividade da futura decisão de mérito.

No tocante ao pedido cautelar, entendo que a análise dos autos demanda ponderação entre, de um lado, a necessidade de resguardar a utilidade da atuação desta Corte de Contas e, de outro, a

observância dos princípios da proporcionalidade e da menor interferência possível na condução da atividade administrativa, considerando-se a materialidade e importância do projeto de infraestrutura para o Estado de Santa Catarina.

Em juízo de cognição sumária, próprio das medidas de urgência, verifico que os argumentos apresentados pela Procuradoria-Geral do Estado tentam demonstrar que alguns apontamentos dos relatórios técnicos carecem de maior aprofundamento, e que não são aptos a justificar a medida cautelar. Todavia, subsistem controvérsias relevantes acerca da suficiência das investigações geotécnicas, da consistência de determinadas premissas do anteprojeto, da adequada definição das condições de contorno da contratação integrada e dos potenciais reflexos dessas questões sobre a formulação das propostas pelos licitantes e competitividade do certame.

Nesse contexto, reputo presente o requisito do *fumus boni iuris*, não em razão da certeza acerca da ocorrência das irregularidades apontadas pela unidade técnica, mas em virtude da plausibilidade jurídica e técnica das questões suscitadas, cuja relevância recomenda o aprofundamento da instrução antes do prosseguimento integral do certame.

No que se refere ao *periculum in mora*, entendo que sua configuração não decorre da iminência de celebração contratual ou de desembolso de recursos públicos, circunstâncias que efetivamente não se mostram imediatas no presente caso. Tampouco ignoro que o procedimento adotado prevê a inversão de fases, de modo que a sessão inicialmente designada não culminará, de plano, na definição do vencedor ou na assinatura do contrato.

Não obstante, a ausência de risco contratual imediato não afasta, por si só, a existência de risco processual e concorrencial. Isso porque, caso a instrução venha a confirmar a necessidade de revisão substancial das premissas técnicas e econômicas que fundamentam o instrumento convocatório, a consequência lógica poderá consistir na alteração do edital, sua republicação e a reabertura dos prazos legais para participação de novos interessados. Em tal hipótese, os atos subsequentes à apresentação das propostas, notadamente a análise da habilitação, o julgamento recursal, a realização da disputa e os atos preparatórios para adjudicação e homologação, revelar-se-iam potencialmente inúteis, em prejuízo à eficiência administrativa e à própria utilidade da atuação desta Corte de Contas.

Por outro lado, entendo que a suspensão imediata do certame, antes mesmo da realização da sessão destinada ao recebimento das propostas, mostra-se medida excessivamente gravosa diante do estágio atual da instrução e das justificativas trazidas aos autos. Ademais, considerando que o edital já foi

publicado em 24/06/2026, ou seja, há quase três meses, o mercado certamente se encontra ativo e aquecido, haja vista a quantidade de empresas que já apresentaram questionamentos à SIE. Assim, entendo que permitir a realização dessa etapa inicial possibilitará à Administração aferir o efetivo interesse do mercado e o grau de competitividade alcançado pelo certame, sem que disso decorra comprometimento irreversível do procedimento licitatório.

Neste mesmo sentido, a depender do efetivo interesse do mercado e do grau de competitividade, poderá se ter melhor compreensão sobre os efeitos do exíguo prazo entre o envio das respostas das impugnações e dos pedidos de esclarecimentos aos potenciais interessados, bem como das sondagens complementares juntadas aos autos do processo SIE 00022375/2026.

Nessas circunstâncias, a solução que melhor concilia os interesses públicos envolvidos consiste na adoção de medida cautelar de caráter diferido e proporcional, autorizando-se a realização da sessão destinada ao recebimento das propostas, mas vedando-se o prosseguimento do certame para as etapas subsequentes de habilitação, julgamento e disputa competitiva, até ulterior deliberação desta Corte de Contas ou até a conclusão da análise técnica das questões suscitadas nos autos.

Tal providência preserva a utilidade do processo de controle externo, evita a prática de atos potencialmente desnecessários caso se confirme a necessidade de revisão do instrumento convocatório e, simultaneamente, reduz a interferência na condução do certame, em observância aos princípios da proporcionalidade, da razoabilidade e da segurança jurídica.

III. DECISÃO

Diante do exposto, **decido**:

3.1. CONCEDER A MEDIDA CAUTELAR, POSTERGANDO SEUS EFEITOS PARA LOGO APÓS O RECEBIMENTO DAS PROPOSTAS (DIA 21/09/2026, ÀS 13:45H), DETERMINANDO, ao Sr. Ricardo Euclides Grando, CPF XXX.844.229-XX, Secretário da Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade e signatário do Edital, com base no art. 29 da Instrução Normativa n. TC-21/2015 c/c art. 114-A do Regimento Interno deste Tribunal de Contas, a **SUSTAÇÃO DA FASE DA DISPUTA (habilitação e propostas) PREVISTA PARA ÀS 14:00HS DO DIA 21/09/2026**, referente ao Edital da Concorrência Eletrônica nº 0098/2026 (SGPe – SIE 00022375/2026) até manifestação ulterior que revogue a medida e *x officio*, ou até a deliberação pelo órgão colegiado, devendo a medida ser comprovada em até 05 (cinco) dias após a ciência da Decisão Singular, em face dos seguintes apontamentos técnicos:

3.1.1. Necessidade da confirmação da viabilidade técnico-econômica e socioeconômica do empreendimento, considerando os apontamentos relacionados à defasagem das premissas de demanda, custos, cenários de financiamento e interação com outros modais e com a BR-101, com possível necessidade de atualização do EVTEA, em atendimento aos arts. 11 e 18 da Lei nº 14.133/2021.

3.1.2. Necessidade de aprofundamento técnico acerca dos contornos do anteprojeto de engenharia, diante dos apontamentos de insuficiência dos estudos e soluções de engenharia, premissas orçamentárias inadequadamente fundamentadas, inexistência de critérios objetivos de aceitabilidade e parâmetros de desempenho, inadequada matriz de riscos e cronograma sem demonstração de exequibilidade, em atenção ao art. 6º, incisos XXIV e XXVII, ao art. 11, ao art. 23, §5º, ao art. 46, §§2º e 3º, e ao art. 92, VII, da Lei nº 14.133/2021, bem como a jurisprudência, orientações técnicas e instruções de serviço sobre a matéria.

3.1.3. Avaliação acerca da competitividade do certame, segurança jurídica e adequada formulação das propostas pelos licitantes, haja vista o curto prazo entre as respostas das impugnações e dos pedidos de esclarecimentos, bem como da disponibilização de sondagens adicionais, e a data final para envio das propostas.

3.2. DETERMINAR a audiência do Sr. Ricardo Euclides Grando, já qualificado, para que, **no prazo de 30 dias**, a contar do recebimento da deliberação, nos termos do art. 29, §1º da Lei Complementar Estadual n. 202/2000 c/c art. 5º, inciso II da Instrução Normativa n. TC-0021/2015, apresente justificativas, adote as medidas corretivas necessárias ao exato cumprimento da lei ou promova a anulação da licitação, se for o caso, em função dos apontamentos do item 3.1 acima.

3.3. DETERMINAR à Secretaria Geral que submeta a presente Decisão Singular à ratificação da 1ª Câmara, nos termos do §1º do art. 114-A do Regimento Interno desta Corte de Contas.

3.4. DAR CIÊNCIA desta Decisão e dos Relatórios nºs DLC – 1056 e 1086/2026 à Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade Urbana (SIE) e à Procuradoria Geral do Estado (PGE).

PUBLIQUE-SE a presente decisão monocrática, nos termos previstos no art. 57 da Res. n. TC-06/2001, com redação dada pela Res. n. TC-125/2016.

Florianópolis, na data da assinatura digital.

WILSON ROGÉRIO WAN-DALL

Conselheiro Relator