

ROMANIDADES QUE RECLAMAM SUSTENTABILIDADE: O DESAFIO DA PRESERVAÇÃO DO AMBIENTE URBANÍSTICO E ARQUEOLÓGICO NO CONTEXTO DA CONTRATAÇÃO PÚBLICA

Daniel Lin Santos¹

Universidade de Lisboa (ULISBOA) |

RESUMO

Tomando como ponto de partida certas peculiaridades do ambiente arqueológico e urbanístico implicado na construção da nova linha da rede de transporte subterrâneo de Roma, Itália – o que denominamos “romanidades” –, o presente artigo propõe algumas reflexões sobre o tema das contratações públicas sustentáveis e sua utilização estratégica como instrumento de promoção de políticas horizontais, à luz do paradigma normativo euro-comunitário sobre a matéria. O artigo traz uma definição de contratação pública sustentável e apresenta o quadro normativo europeu, que confere uma ampla legitimação jurídica a esse instituto como paradigma que deve orientar as decisões das entidades adjudicantes. Além disso, demonstra, a partir de um estudo de caso, como as políticas públicas de proteção ambiental e cultural podem ser legitimamente introduzidas nos procedimentos de contratação pública. O estudo de caso envolve a construção de uma nova linha de metrô (Linha C) – a mais moderna infraestrutura de transporte público desse tipo na Itália –, e como ela parece estar contribuindo para o crescimento dos níveis de sustentabilidade do ambiente cultural e urbano, em benefício de Roma.

Palavras-chave: contratação pública; contratações públicas sustentáveis; políticas horizontais; sustentabilidade.

¹ Mestre em Ciências Jurídico-Políticas (Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa). Advogado da União. Coordenador-Geral substituto da Consultoria Jurídica da União em Minas Gerais. ORCID: <http://orcid.org/0000-0003-1355-6158> / e-mail: daniellinsantos@yahoo.com.br

*ROMANITIES CLAIMING SUSTAINABILITY: THE CHALLENGE
OF PRESERVING URBAN AND ARCHAEOLOGICAL
ENVIRONMENT IN THE CONTEXT OF PUBLIC PROCUREMENT
PROCESS*

ABSTRACT

Based on certain peculiarities of the archaeological and urban environment involved in the planning of Rome's new underground line – so-called “romanities” –, this article proposes some reflections on the topic of sustainable public procurement and its strategic use as a privileged instrument for the promotion of horizontal public policies in the light of the European Union's normative paradigm on the matter. The article presents a definition of sustainable public procurement and presents the European Union's normative framework, which offers a broad juridical legitimisation to such an institution as a parameter that must orientate the decisions of the contracting authorities. Furthermore, it refers to a case study in order to demonstrate how public policies for environmental and cultural protection can be legitimately introduced into public procurement procedures. The case study involves the construction of a new subway line (Line C) – the most modern public transportation infra-structure of its kind in Italy –, and how it appears to be contributing to the growth of sustainability levels in Rome's cultural and urban environment, largely to the city's benefit.

Keywords: *horizontal policies; public procurement; sustainability; sustainable public contracts.*

INTRODUÇÃO

A cidade de Roma, capital da Itália, fascina pela beleza que herdou ao longo da história. Inserida num contexto único, deve aos frutos da arte, da arqueologia e da cultura uma parte substancial de sua identidade. A arquitetura de suas construções monumentais e seu patrimônio arqueológico são herança histórica incomparável e proporcionam uma viagem ao tempo de acontecimentos que moldaram o estilo de vida e as instituições da civilização ocidental.

Este artigo tem como objetivo apresentar uma breve reflexão sobre o paradigma da sustentabilidade no contexto do processo de modernização do Direito Europeu dos Contratos Públicos. O artigo parte da análise de certas particularidades do ambiente urbano de Roma – particularidades estas que decidimos chamar de “romanidades” – para em seguida abordar um tema que parece ganhar cada vez mais espaço nas discussões das instâncias decisórias eurocomunitárias: o uso estratégico da contratação pública como instrumento privilegiado de promoção de políticas públicas horizontais – ou secundárias – de cunho ambiental e social. Isso tem sido chamado de “contratação pública sustentável”.

O artigo define o que se deve entender por “contratação pública sustentável”, apresenta o quadro normativo da União Europeia que confere uma ampla legitimação jurídica ao instituto e desafia um olhar sobre o papel horizontal dos contratos públicos a partir de um exemplo prático: a construção da terceira linha do metrô de Roma (Linha C) – uma das mais modernas obras de infraestrutura que a Itália já implantou –, e sua relação com os problemas ambientais urbanos e com a preservação do patrimônio histórico e arqueológico da cidade.

1 CONTRATAÇÃO PÚBLICA SUSTENTÁVEL – CONCEITOS GERAIS

Consideram-se sustentáveis as contratações públicas que, a par de satisfazerem as necessidades das entidades adjudicantes por bens, serviços ou obras, incorporam políticas de sustentabilidade por meio da introdução de considerações ambientais e sociais no curso dos procedimentos de contratação, ou durante a execução do contrato propriamente dito, tornando-o – a par de economicamente vantajoso –, ambientalmente responsável e socialmente justo (SANTOS, 2018).

Tal definição abrange os principais elementos que devem ser considerados na abordagem do tema: em uma visão tradicional-clássica, os procedimentos competitivos prévios à formação dos contratos públicos sempre foram vistos como meio de perseguir as propostas que fossem mais vantajosas para as entidades adjudicantes do ponto de vista estritamente monetário [*best value for money*].

O fator sustentabilidade, entretanto, agrega novos padrões éticos ao conceito, desafiando uma perspectiva multifacetada da matéria em detrimento de uma racionalidade meramente economicista (PEPE, 2012).

Referimo-nos, aqui, especificamente à promoção de políticas públicas mediante a inclusão de considerações de ordem social e ambiental – nem sempre de fácil ou possível mensuração monetária – como inafastável objetivo das contratações públicas:

[...] garantir que clientes façam melhor uso dos contratos públicos em prol de objetivos sociais comuns: estes incluem proteção ambiental, maior eficiência e recursos energéticos, combate às mudanças climáticas, promoção da inovação e inclusão social e, finalmente, garantia das melhores condições possíveis para a prestação de serviços públicos de qualidade (CARANTA, 2012a, p. 381-382, tradução nossa).

Apesar de orientada para o objetivo imediato de satisfazer a procura de bens, serviços ou obras pelas entidades adjudicantes, a atividade contratual do Estado deve zelar para que a circulação dos bens contratados redunde também na promoção de finalidades públicas horizontais.

Ao fim e ao cabo, o que se observa é uma espécie de intervenção indutora do Estado-contratante no domínio econômico, a partir de um dirigismo contratual que fomenta os atores econômicos a se comportarem de modo ambiental, social e economicamente sustentável.²

O desafio proposto não é trivial: um Estado que, por sua considerável capacidade aquisitiva, exerça influência no mercado como consumidor sustentável, consciente de seus deveres de preservação do meio ambiente e, conseqüentemente, lance mão de suas contratações como instrumento para fomentar iniciativas, implementar políticas públicas e induzir comportamentos sustentáveis – sem prejuízo dos tradicionais princípios da isonomia, concorrência efetiva, transparência e igualdade de tratamento.³

² “È facilmente percepibile l’importanza strategica rivestita dagli appalti pubblici ai fini di una maggiore competitività dell’UE, soprattutto in considerazione dell’enorme potenziale che caratterizza il settore della ecoindustria, la quale può dar vita ad un circolo virtuoso nel quale alla crescita della domanda di prodotti verdi se accompagna un notevole incremento del progresso scientifico e tecnico, in considerazione del forte stimolo all’innovazione innescato proprio dall’aumento della domanda” (SAITTA, 2008, p. 385).

³ O mesmo raciocínio é apresentado pelo Advogado Geral no julgamento do processo C-368/10

2 PARADIGMA NORMATIVO DA UNIÃO EUROPEIA: CONTRATAÇÕES PÚBLICAS E PROMOÇÃO DE POLÍTICAS HORIZONTAIS

A UE é o “maior mercado de compras públicas do mundo em termos monetários absolutos” (RODRIGUES, 2013, p. 193). Os gastos das entidades adjudicantes com a aquisição de obras, bens e serviços atingem cerca de 14% do Produto Interno Bruto (PIB) da União, o que equivale a aproximadamente 1,8 trilhão de euros por ano (EC, 2016).

Não por outra razão, a área de compras públicas é considerada estratégica para a concretização do mercado interno europeu.⁴ Sua relevância e representatividade impõem ao Direito da Comunidade Europeia a preocupação regulatória de não permitir que as liberdades concorrenciais sejam prejudicadas por ações discriminatórias nos processos de contratação pública levados a cabo por Estados-Membros (TELLES, 2013).

Daí o esforço na adoção de práticas que possam, de alguma maneira, promover uma aproximação entre as legislações nacionais, na medida necessária à realização do mercado único. Assim, falamos de uma “europeização” dos contratos públicos, termo que se refere ao fenômeno da progressiva convergência e harmonização entre os diferentes sistemas jurídicos que versam sobre essa matéria no espaço europeu (ESTORNINHO, 2006).

É desse contexto relativamente integrador que surgem as fontes do direito da Comunidade Europeia como fatores de aproximação normativa entre as legislações nacionais.⁵

(Comissão v. Países Baixos) do Tribunal de Justiça da União Europeia: “Se, e in che misura, sia consentita, nelle procedure di aggiudicazione, la considerazione di esigenze di natura ecologica e sociale [...] è una questione di importanza fondamentale per l’ulteriore sviluppo del diritto degli appalti pubblici. Nella soluzione di detta questione, la Corte è chiamata a trovare un equilibrio equo fra esigenze del mercato interno ed esigenze di natura ambientale e di politica sociale, senza tuttavia trascurare le esigenze pratiche delle procedure di aggiudicazione. Da un lato, non si può pervenire ad una discriminazione di potenziali offerenti o ad una compartimentazione del mercato. Dall’altro, le amministrazioni aggiudicatrici devono potersi procurare, con un onere amministrativo accettabile, prodotti rispettosi dell’ambiente, biologici e del commercio equo e solidale” (apud CARANTA, 2012, p. 1132).

4 “[...] l’attenzione rivolta dalla Comunità alla c.d. apertura degli appalti pubblici discenda anzitutto – conformemente ai principi base contenuti nel Trattato istitutivo – dall’esigenza di applicare i principi del mercato interno (segnatamente quelli relativi alla libera prestazione di servizi ed alla concorrenza) [...] La liberalizzazione degli appalti pubblici rivestiva, infatti, la massima importanza, sia sotto il profilo economico generale, sia sotto il profilo più specifico della integrazione europea, nella prospettiva della creazione di un grande spazio economico” (SAITTA, 2008, p. 17).

5 “Os regulamentos da União Europeia (UE) relativos aos contratos públicos foram promulgados para ajudar a criar um Mercado Interno Europeu [...]. Uma das consequências da regulamentação da UE

Em termos de contratos públicos sustentáveis, merecem destaque as Comunicações Interpretativas da Comissão Europeia, entre as quais podemos citar, por ordem cronológica de publicação: COM(1998) 143 final, sobre Contratos Públicos na União Europeia; COM(2001) 274 final, sobre o direito comunitário aplicável aos contratos públicos e as possibilidades de integrar considerações *ambientais* nos contratos públicos; COM(2001) 566 final, sobre o direito comunitário aplicável aos contratos públicos e as possibilidades de integrar aspectos *sociais* nesses contratos; COM(2008) 400 final, intitulada “Contratos públicos para um ambiente melhor”; COM(2011) 15 final, que introduziu o “Livro Verde” sobre a modernização da política de contratos públicos da UE, para um mercado dos contratos públicos mais eficiente na Europa; COM(2011) 206 final, por meio da qual a Comissão Europeia enumera doze alavancas para impulsionar o crescimento e reforçar a confiança mútua no Mercado Único Europeu, destacando entre elas a importância de um “quadro normativo no domínio dos contratos públicos revisto e modernizado, com o objetivo de obter uma política equilibrada que apoie a procura de bens, serviços e obras respeitadores do ambiente, socialmente responsáveis e inovadores” (EC, 2011).

Merece menção especial a COM(2010) 2020 final, uma Comunicação da Comissão Europeia intitulada “Europa 2020 – Estratégia para um crescimento inteligente, sustentável e inclusivo”. O considerando 95 da Diretiva 2014/24/UE destaca o relevante papel dos contratos públicos na consecução dos objetivos definidos pela Estratégia Europa 2020: “É extremamente importante tirar o máximo proveito do potencial dos contratos públicos para cumprir os objetivos da Estratégia Europa 2020” (EURO-PARL, 2014), baseados em três prioridades que se reforçam mutuamente: desenvolver uma economia baseada no conhecimento e na inovação (crescimento inteligente); promover uma economia mais eficiente em termos de utilização dos recursos, mais ecológica e mais competitiva (crescimento sustentável); fomentar uma economia com níveis elevados de emprego que assegura a coesão social e territorial (crescimento inclusivo).

Para além das Comunicações Interpretativas, interessante enfatizar a relevância das duas mais recentes gerações de Diretivas Europeias no domínio dos contratos públicos: a de 2004 (Diretivas n.º 2004/17 e n.º 2004/18) e a de 2014 (Diretivas n. 2014/23; n. 2014/24 e n. 2014/25)⁶. De fato, e como se percebe por meio de inúmeros atos normativos concebidos

sobre contratos públicos é a harmonização da legislação dos vinte e oito Estados-Membros, cada um com interesses e tradições jurídicas concorrentes” (TELLES, 2013, p. 4; 11, tradução nossa).

6 “La Direttiva ha una sua propria efficacia quale strumento normativo; infatti contiene delle disposizioni obbligatorie, nel senso che gli Stati devono corrispondere alle esigenze da essa indicate; tuttavia essi sono liberi di scegliere i mezzi ed i procedimenti idonei a raggiungere i risultati indicati” (PENNACCHINI *et al.*, 1983, p. 74).

com relação ao tema, a preocupação da UE com a proteção ambiental é uma posição bastante consolidada, mas foi apenas por ocasião das Diretivas Europeias de 2004 que a relação entre a preocupação ambiental e as compras públicas se tornou mais clara, e se estabeleceu uma “sinergia entre o Direito dos Contratos Públicos e o Direito do Ambiente” (ESTORNINHO, 2012, p. 5).⁷

O paradigma euro-normativo da sustentabilidade dos contratos públicos é reforçado pela publicação de conteúdos técnico-educativos que, apesar de não terem um caráter legalmente vinculante, atuam como *soft law*, divulgando as orientações setoriais estabelecidas pela UE. Podemos citar ao menos dois manuais publicados pela Comissão Europeia: *Comprar ecológico! Manual de contratos públicos ecológicos* e *Buying social – A guide to taking account of social considerations in public procurement*.

Dito isso, fica claro que esse conjunto de normas, medidas e atos evidenciam o peso político e a crescente relevância do tema das compras públicas sustentáveis no seio da União Europeia, constituindo um verdadeiro “bloco de constitucionalidade” a ampará-lo juridicamente.

De fato, há uma nova consciência sobre a relevância do papel das compras públicas para a realização dos objetivos de desenvolvimento sustentável no contexto de superação da crise econômico-financeira e de coesão social vivida pelo continente em período recente.

No quadro de uma comunidade que começou por ser tão somente “econômica europeia”, outros valores nucleares parecem inexoravelmente se inserir no contexto dos objetivos macropolíticos, socioeconômicos e ambientais europeus. Além disso, considerando seu expressivo poder de compra e de influência nos mercados, à contratação pública foi atribuída função estratégica nesse cenário de promoção do desenvolvimento sustentável.

3 CONTRATAÇÃO PÚBLICA NA CONSTRUÇÃO DA LINHA C DO METRÔ DE ROMA

3.1 “Romanidades” que desafiam a sustentabilidade

Não é em todo o mundo que corremos o risco de esbarrar acidentalmente no busto de mármore do imperador Júlio César durante uma escavação de

⁷ Nesse mesmo sentido: “[...] se su un piano generale l’obiettivo di assicurare un elevato livello di protezione dell’ambiente e il miglioramento della qualità di quest’ultimo rappresenta da tempo una delle pietre angolari che segnano l’evoluzione della normativa comunitaria, sul piano più specifico della legislazione in tema di appalti pubblici, la previsione di requisiti in materia ambientale (Direttiva 2004/18/CE) rappresenta una novità assoluta, sia per il legislatore comunitario che per quello interno” (SAITTA, 2008, p. 383).

túneis subterrâneos para a construção de uma linha de metrô. Ou, como realmente aconteceu, ver emergir dos escombros o ginásio e sala de jantar circular de Nero ou, ainda, o monumental salão do *Ateneum* do Imperador Adriano (EGIDI; FILIPPI; MARTONE, 2010).

Descobertas surpreendentes se misturam com os canteiros de obras da Linha C do metrô de Roma. Herança única no mundo, monumentos extraordinários e edifícios históricos famosos são revelados a cada escavação realizada.

No que diz respeito à concepção de uma linha de metrô eficiente, uma das dificuldades encontradas em Roma deriva justamente do valor inestimável dos vestígios arqueológicos em seu subsolo. Ao longo de seu traçado subterrâneo, a Linha C atravessa quase toda a cidade, passando por seu centro histórico e, desse modo, se deparando com sítios arqueológicos urbanos de singular valor:

O subsolo de Roma é imprevisível; a cada cem metros há vestígios importantes e a obra é diretamente afetada pelos acidentes naturais: é um contrato muito difícil. Queríamos apenas resolver uma questão de trânsito urbano, construir um metrô usando uma tuneladora, como em Munique ou em Dublin, mas aqui o subsolo tem oito camadas, de modo que somos obrigados a nos transformar em arqueólogos e espeleólogos (EGIDI; FILIPPI; MARTONE, 2010, p. 1, tradução nossa).

Do ponto de vista arqueológico, o projeto da nova linha exigiu diversas análises preliminares, sondagens preventivas, pesquisas, investigações documentais, campanha de escavações e outras atividades preparatórias realizadas pela Superintendência Arqueológica de Roma.

A arqueologia preventiva tem o condão de atestar – ainda que com algumas limitações – a presença de sítios arqueológicos subterrâneos, especialmente em locais correspondentes ao centro histórico de Roma. De acordo com a conclusão desses estudos preliminares, o percurso do túnel geralmente é modificado para evitar interferências e danos aos estratos arqueológicos. Isso aconteceu, por exemplo, em maio de 2006, quando pesquisas arqueológicas confirmaram a presença de antigos artefatos construtivos no Largo di Torre Argentina, causando a eliminação da estação Argentina do projeto do metrô (EGIDI; FILIPPI; MARTONE, 2010).

Apesar dos esforços do trabalho preventivo, eventos arqueológicos imprevistos são inevitáveis. A qualquer nova “descoberta fortuita”, os órgãos públicos responsáveis pela preservação do patrimônio arqueológico

são chamados a intervir e as obras da Linha C são temporariamente interrompidas, até que surja uma solução para a gestão dos achados.^{8,9}

Tais especificidades interferem na construção de qualquer linha de metrô em Roma, e principalmente na construção de uma linha com a dimensão da Linha C, um dos projetos mais complexos e desafiadores já desenvolvidos do ponto de vista arqueológico, tecnológico e de engenharia:

[...] [A Linha C] representa uma experiência altamente inovadora, na qual uma pluralidade de disciplinas com diferentes atribuições, desde as culturais e arqueológicas, até as tecnológicas e de engenharia, dão suas contribuições num contexto físico como o do centro histórico de Roma, único em sua natureza, importância, extensão e presença de características arqueológicas e monumentais (REPUBBLICA ITALIANA, 2011, p. 8, tradução nossa).

Em contrapartida, e apesar das dificuldades que já discutimos, a proposta de uma nova linha de metrô na cidade apresentou-se como uma medida crucial no quadro da estratégia de desenvolvimento do setor de transporte rápido de massa (trólebus, transporte subterrâneo e ferrovias locais), tendo em vista uma rede de mobilidade urbana mais eficaz e sustentável na Itália.

De fato, a mobilidade urbana é um fator importante para o crescimento econômico e o desenvolvimento sustentável de um país. Estima-se que todos os anos a economia da comunidade europeia sofre perdas equivalentes a 1% do PIB, por causa do congestionamento de veículos (CE, 2001). Na Itália, as perdas causadas por esse problema seriam da ordem de 27 bilhões de euros, quase 2% do PIB em 2008:

Por exemplo, um Romano passa em média 227 horas por ano no carro [...] (não surpreendentemente, as cidades italianas têm os índices de mobilidade mais baixos de todo o continente: 2,1 a 2,7 viagens per capita por dia, em comparação com mais

8 Considera-se “fortuitous discovery” “tutte quelle situazioni in cui il ritrovamento avviene in conseguenza di un’attività che non rientra in un programma di ricerca archeologica o, che comunque non è verosimilmente conseguente al tipo di ricerca che lo scopritore aveva posto in essere al momento del rinvenimento: anzi deve essere considerata occasionale anche la scoperta che consegue ad attività di scavo ma che non sia specificamente finalizzata al ritrovamento di oggetti di quel genere” (LEONE; TARASCO, 2006, p. 593).

9 Vale dizer que o art. 826 do Código Civil italiano estabelece que os objetos históricos e arqueológicos do subsolo pertencem ao Estado desde o momento de sua descoberta. Isso constitui uma exceção ao estabelecido no art. 840 do mesmo Código Civil, que afirma que o direito de propriedade [privada] do solo se estende ao subsolo e a tudo o que ele contém: “la natura stessa del bene impone un’interruzione dell’acquisto a titolo originário del privato affinché sia lo Stato a prendere in consegna l’oggetto per assicurarne l’ingresso, ex art. 826, comma 2º, c.c. nel patrimonio indisponibile della Nazione” (LEONE; TARASCO, 2006, p. 590). Por esse motivo, o art. 90 do Código italiano de patrimônio cultural e paisagístico impõe ao descobridor a responsabilidade de comunicar prontamente – *in continenti* – o fato às autoridades competentes locais.

de 3,1 em Amsterdã e Berlim, 3,5 em Paris e Barcelona e 3,6 em Oslo e Helsinque). Assim, a partir dessa breve apreciação, parece comprovado que, no exterior, um bom sistema de transporte público local torna o cidadão mais móvel e, ao mesmo tempo, menos dependente do carro (CARMINUCCI; TREPIEDI; PROCOPIO, 2011, p. 8, tradução nossa).

Realmente, os custos sociais decorrentes do congestionamento e da falta de infraestrutura adequada de transporte público são significativos. Além do impacto econômico, social e sanitário, são evidentes os efeitos nocivos sobre a qualidade de vida da população e as condições do meio-ambiente pelo incremento na concentração atmosférica de gases poluentes.¹⁰

Por ocasião da Deliberação n. 21/2011 / G – que teve por objeto a análise da evolução da construção da Linha C – o Tribunal de Contas italiano trouxe dados estatísticos que revelam o contraste entre a realidade de Roma e a de outras cidades europeias em matéria de mobilidade urbana: o modelo romano seria excessivamente concentrado nos meios privados de transporte motorizado em detrimento do transporte público coletivo:

O uso de veículos coletivos representa 67,7% da mobilidade motorizada em Barcelona, 64% em Helsinque e Budapeste, 63,6% em Paris, 63,3% em Madrid, 57% em Praga, 56% em Estocolmo, 47,7% em Londres, 47% em Milão e apenas 28,2% em Roma, única cidade, aliás, cujo percentual caiu em relação ao levantamento anterior.

Além de ser a primeira cidade europeia em termos de taxa de motorização, Roma ocupa o terceiro lugar no índice de veículos em circulação, depois de Paris e Londres, que, no entanto, têm quase três vezes o número de habitantes da capital italiana. Roma está, portanto, em primeiro lugar em termos de superfícies de estradas subtraídas pela presença de carros; estima-se que um quinto do total da superfície dessas estradas seja ocupado por veículos estacionados ou em movimento (REPUBBLICA ITALIANA, 2011, p. 10, tradução nossa).

A taxa de motorização privada em Roma é muito alta: 678 veículos para cada mil habitantes, em relação à de Turim (670), Praga (635), Amsterdã (585), Milão (582), Madrid (504), Paris (455), Bruxelas (439), Barcelona (411), Viena (403), Helsinque (381), Estocolmo (380), Londres (328) e Berlim (322) (REPUBBLICA ITALIANA, 2011).

O atual cenário de visível aprisionamento da mobilidade urbana ao transporte privado é agravado por outra condição específica do desempenho

10 “A poluição atmosférica e sonora intensifica-se todos os anos. A circulação urbana está na origem de 40% das emissões de CO2 e de 70% das emissões de outros poluentes resultantes dos transportes rodoviários. [...] Apesar dos progressos da tecnologia automóvel, o aumento do tráfego e a natureza «para-arranca» da condução nas zonas urbanas significam que as cidades são uma grande (e crescente) fonte de emissões de CO2, que contribuem para as alterações climáticas” (EC, 2007, p. 3; 8).

italiano em comparação com seus pares europeus: a predominância da “borracha” em detrimento de “trilhos” no contexto do transporte público coletivo.

Também nesse quesito – infraestrutura e utilização dos transportes públicos de massa – o déficit das cidades italianas em termos da extensão das linhas férreas e número de passageiros é bastante significativo: apenas 30% das viagens na Itália são realizadas sobre trilhos, ao passo que, na França, na Alemanha e no Reino Unido, esse percentual alcança 67%, 58% e 53%, respectivamente. Restringindo a comparação às respectivas linhas de metrô, o metrô de Roma atende a cerca de 22% de todos os usuários do transporte público, ao passo que, em Viena, Estocolmo, Praga, Madrid e Barcelona, esse percentual é superior a 40%, e em Paris chega a 37,5% (CARMINUCCI; TREPIEDI; PROCOPIO, 2011).

Em termos de extensão, as linhas de metrô das cidades italianas somam um total de cerca de 218,5 km, ao passo que a Alemanha conta com 625,4 km, a Espanha com 569,3 km, o Reino Unido com 552,1 km e a França com 358,8 km. Tal disparidade é ainda mais evidente quando comparamos apenas as grandes capitais europeias: o metrô de Berlim conta com 147,5 km de extensão, Paris com 219,5 km, Madrid com 290,3 km, Londres com 464,2 km e Roma com apenas 60 km, mesmo quando se leva em consideração a primeira seção da linha C (REPUBBLICA ITALIANA, 2017, p. 124).

Finalmente, em termos de densidade, Roma apresenta a menor proporção de quilômetros de linha por milhão de habitantes: apenas 9,6, contra 101,6 em Oslo, 79,3 em Valência, 79,0 em Stuttgart, 62,5 em Londres, 56,8 em Estocolmo, 46,5 em Amsterdã, 38,1 em Madri, 26 em Viena, 24,3 em Berlim, 23,5 em Barcelona, 19 em Paris e 14,4 em Bruxelas (REPUBBLICA ITALIANA, 2011, p. 13).

Tal cenário evidencia uma realidade completamente oposta à estratégia europeia para a política de transporte público, baseada na ideia de que o desenvolvimento sustentável na mobilidade urbana deve envolver uma transição gradual da “borracha ao ferro” (EC, 2001).¹¹

Na Itália, a tarefa de restabelecer o equilíbrio entre o transporte privado e o transporte público e, no âmbito deste último, entre o transporte motorizado e o ferroviário, foi atribuída a dois importantes programas de investimento, previstos nas leis n. 211/1992 e n. 443/01 (*Legge Obiettivo*).¹²

11 No mesmo viés, a Comunicação COM(2009) 490, de 30 de setembro de 2009, que contém o “Plano de Ação para a Mobilidade Urbana”, prevê o desenvolvimento de planos de mobilidade urbana sustentável, a fim de garantir o equilíbrio entre meios de transporte e a proteção do meio ambiente (EC, 2009).

12 “La questione ambientale sarà centrale per la promozione di una mobilità realmente sostenibile. Le

A nova linha do metrô (Linha C) foi concebida exatamente nesta perspectiva. Seu objetivo é desencadear o desenvolvimento do transporte público ferroviário no cenário romano de mobilidade urbana, numa tentativa de reduzir a carência de transportes públicos rápidos com capilaridade suficiente para fazer frente aos problemas estruturais de tráfego e poluição enfrentados por Roma.

Assim, duas “romanidades” – e aqui usamos esse termo com o propósito de designar aquilo que, em conjunto, nos parece próprios à cidade de Roma –, se entrelaçam nas circunstâncias acima mencionadas, exigindo um posicionamento do governo que não ignore aspectos de sustentabilidade ambiental. Em face da premente necessidade coletiva de avanços na infraestrutura dos meios de transporte público para enfrentamento dos problemas de mobilidade e poluição urbana, o investimento em uma nova opção de deslocamento sobre trilhos em Roma parece-nos, por um lado, decisão administrativa que levou em consideração a sustentabilidade *ambiental-urbanística* na definição do objeto da contratação pública. Por outro lado, tal decisão tem o desafio de se manter igualmente sustentável em termos *ambiental-cultural*, mediante atos de conservação e salvaguarda do patrimônio arqueológico pré-existente envolvido nas intervenções da obra.

Foi o que, inclusive, restou registrado pela Corte de Contas por ocasião da Deliberação n. 21/2011/G:

O desafio da nova linha de metrô consiste em encontrar um equilíbrio satisfatório entre as demandas de transporte e a necessidade de preservar as descobertas arqueológicas no subsolo, bem como proteger importantes manifestações arquitetônicas e dar atenção ao valor agregado representado pela riqueza cultural decorrente dos vestígios arqueológicos encontrados durante as obras (REPUBBLICA ITALIANA, 2011, p. 8).

O processo de contratação de uma obra do porte da Linha C numa cidade com as peculiaridades infraestruturais e arqueológicas de Roma nos dá a oportunidade de refletir sobre aspectos de sustentabilidade ambiental no âmbito do procedimento contratual.

leve sulle quali agire possono sintetizzarsi nell’ottimizzazione sia di sistema (offerta dei servizi) che di singola componente (veicoli), avendo consapevolezza che l’unica strategia antinquinamento destinata ad avere successo consisterà nel ridimensionamento dell’uso dell’auto a favore dei mezzi collettivi (efficienza) e di quelli su ferro ed elettrici in particolare (efficacia). La maggiore sensibilità ambientale opererà per un trasferimento della domanda verso il trasporto pubblico locale soprattutto nelle aree dove questo risulterà competitivo con il mezzo privato” (ROMA, 2017, p. 28).

3.2 Sustentabilidade tridimensional: “da borracha ao ferro”, oportunidade arqueológica e “estações-museu”

Foram inúmeras as críticas à construção da terceira linha do metrô de Roma. O problema é antigo, tendo entrado na agenda das autoridades italianas nos anos 1990 do século passado, quando ainda se pensava em inaugurar a nova linha no início das celebrações do Jubileu, em 2000. No entanto, a contratação foi finalizada somente em fins de 2006. As obras estão em andamento há mais de dez anos e ainda devem levar algum tempo para serem concluídas.^{13,14}

Apesar das críticas, a Linha C parece estar exercendo uma “tripla função” no que diz respeito ao avanço da sustentabilidade ambiental em Roma.

Por tripla função, referimo-nos a três contributos que a construção de uma nova linha de metrô do porte da que está sendo construída tem sido capaz de oferecer, ainda que com suas limitações, para o incremento dos níveis de sustentabilidade do meio-ambiente urbanístico e cultural.

Em primeiro lugar, destacamos a decisão da entidade adjudicante por ocasião da definição do objeto da contratação pública. A doutrina jurídica europeia aponta este como um dos momentos relevantes, no âmbito das compras públicas, para que preocupações sobre o meio ambiente venham à tona e sejam devidamente consideradas já no momento pré-contratual (GOMES; CALDEIRA, 2017).

Nesse caso específico, diante das circunstâncias descritas acima, parece absolutamente apropriada a decisão de promover o investimento no transporte ferroviário, contribuindo para a redução dos custos sociais advindos de externalidades negativas associadas ao congestionamento nas zonas centrais de Roma (como poluição atmosférica e sonora, elevado consumo de energia, reduzida acessibilidade de pessoas e bens aos centros urbanos, ineficiências que afetam o comércio e a economia, tempo

13 No momento da redação deste artigo – fevereiro/março de 2019 – os trabalhos na Linha C ainda não estavam concluídos. Das 42 estações introduzidas em Roma com o novo plano estratégico local (“*Nuovo piano regolatore generale di Roma*”), 22 já foram entregues e estão em operação (a última estação aberta foi a de “San Giovanni”, em maio de 2018). As obras do trecho seguinte, que envolve duas estações – “Amba Aradam” e “Fori Imperiali” – estão em construção desde 2013, com conclusão prevista para 2022. O restante do percurso ainda aguarda aprovação orçamentária formal (ROMA, 2019).

14 O objetivo deste artigo não é discutir os conflitos e acontecimentos – relacionados ao planejamento, prazo, gestão executiva e financeira da obra – ocorridos durante a execução do contrato. Para mais informações sobre esses aspectos, sugerimos a leitura integral da *Deliberazione* n. 21/2011 (REPUBBLICA ITALIANA, 2011).

com deslocamentos demasiadamente alto, menor atratividade do território e menos qualidade de vida dos cidadãos):

O desenvolvimento do transporte ferroviário, no nosso país, é uma oportunidade concreta de avançar em direção a modelos de mobilidade urbana mais sustentáveis. Em si, essa afirmação parece trivial, dada sua obviedade; de qualquer maneira, é preciso cultivar uma perspectiva efetiva de maior sustentabilidade nas políticas de transporte e, em sentido mais amplo, nas políticas urbanas.

[...] o ferro é a matéria-prima decisiva, transformando-se (por meio de trólebus, metrô e ferrovias locais) no ‘ pilar de sustentação ’ de escolhas de transporte que tendem a ser mais sustentáveis e vantajosas para a comunidade (CARMINUCCI; TREPIEDI; PROCOPIO, 2011, p. 1; 8, tradução nossa).

O investimento destinado à nova linha subterrânea não é pequeno. De acordo com o edital de licitação, o custo inicial estimado da obra foi de 2 bilhões e 510 milhões de euros. Esse custo foi absorvido pelos governos nacional, regional e local, cada um contribuindo com diferentes percentuais. Trata-se do metrô mais moderno do país. Seus trens dispensam a presença de maquinista, pois são controlados remotamente por um sistema de automação integral. É a primeira grande infraestrutura de transporte público desse tipo na Itália.

A Linha C cruza a cidade de noroeste a sudeste, conectando áreas periféricas e subúrbios ao centro da cidade. Ao entrar em operação permanente, vai quase dobrar a malha metroviária já existente, com expectativa de transportar 600,000 pessoas por dia e capacidade para 60,000 passageiros nos horários de pico, oferecendo um aporte relevante para o cumprimento da demanda de transporte de pessoas.

Não há dúvida de que a resolução dos problemas de poluição atmosférica e mobilidade urbana passa por atividades multifacetadas e pela adoção de uma lógica de intervenção de longo prazo. Apesar de a Linha C não poder ser considerada uma solução definitiva, sua concretização representa uma intervenção infraestrutural extremamente necessária para a obtenção de um novo equilíbrio em opções de transporte, ainda predominantemente dominadas pelos meios privados e motorizados de transporte “de borracha”.¹⁵

Em segundo lugar, destaca-se a oportunidade arqueológica que se desdortinou a partir das escavações para a execução da obra pública.

A escavação das galerias subterrâneas requeridas pela nova linha do

15 “É ben chiaro a chiunque come in una capitale abitata da due milioni e mezzo di abitanti, ma sulla quale gravitano giornalmente almeno quattro milioni di persone in movimento, la sola presenza dele due preesistenti linee di metropolitana (A e B) risultati da lungo tempo del tutto inadeguata” (EGIDI; FILIPPI; MARTONE, 2010, p. XV).

metrô pode ser considerada uma oportunidade significativa de exploração do patrimônio arqueológico das áreas atravessadas. Em tempos de escassez de recursos e baixa disponibilidade de investimentos, escavações com essa magnitude e profundidade dificilmente seriam suportadas pela estrutura orçamentária ordinariamente destinada à arqueologia italiana.

Entre 2016 e 2017 houve, na futura localização da estação “Amba Aradam”, uma descoberta fortuita de extraordinária riqueza arqueológica: um complexo militar da época do imperador Adriano, constituído por um quartel-general romano com mais de trinta quartos decorados por afrescos e pisos de mosaico. Mais tarde, também em “Amba Aradam”, surgiu um novo achado, identificado como o “*Domus* do Comandante”: uma sala três metros abaixo do quartel-general anteriormente descoberto, dedicada ao comandante das tropas (AMBA ARADAM..., 2018).

Segundo informações da Superintendência Especial de Roma para o Gabinete das Belas Artes, Arqueologia e Paisagem, o “*Domus* do Comandante” foi uma das cinco descobertas nomeadas para o prêmio internacional de descobertas arqueológicas de 2018, um dos prêmios de arqueologia mais importantes do mundo, promovido pela UNESCO e pela OMT com o apoio da BMTA (*Mediterranean Exchange of Archaeological Tourism*) e das principais publicações internacionais da área (MIC, 2018).

A arqueologia, em vez de se tornar um obstáculo à modernização das infraestruturas urbanas, tornou-se mais um motivo para a expansão das escavações. De fato, não fossem os canteiros de obra não se verificariam fantásticos achados que agora também podem ser preservados.

Em terceiro lugar, por fim, na interface entre a modernização das infraestruturas de transporte urbano, a contratação pública e a preservação do patrimônio cultural, torna-se particularmente relevante a solução adotada pela Superintendência de Arqueologia de Roma quanto à destinação dos achados ao longo do traçado da nova linha: sua musealização *in loco*.

O projeto das “estações-museu” ou “estações arqueológicas” consiste na realização de obras integradoras em algumas estações da Linha, com o objetivo de criar um espaço específico para a realocação dos achados.

Exemplos claros são as estações de “San Giovanni” e “Amba Aradam”. Em ambos os casos, num primeiro momento as estruturas arqueológicas descobertas durante as escavações foram removidas e restauradas. Depois da restauração, a intenção é devolver os achados às respectivas estações subterrâneas, que será dotada de instalações específicas para abrigá-los (METRO, 2019). O público e os passageiros que utilizarem as novas

estações terão a oportunidade de admirar esse patrimônio arqueológico a partir de um terraço e de uma grande janela (BOCCACCI, 2016).

O projeto é admirável e demonstra a postura estatal no sentido de envidar esforços em apresentar a construção da nova linha de metrô “*não apenas como um meio de transporte, mas também como um instrumento para dar destaque ao patrimônio histórico de Roma*” (EGIDI; FILIPPI; MARTONE, 2010, p. 9, tradução nossa).

CONCLUSÃO

A União Europeia tem, atualmente, um quadro normativo que oferece ampla legitimação jurídica à instituição das “contratações públicas sustentáveis”. As normas da Comunidade Europeia que compõem o paradigma contratual pró-sustentabilidade são várias: desde os princípios fundamentais que sustentam os tratados fundadores da comunidade, passando pelas Diretivas Europeias, às Comunicações Interpretativas e os instrumentos de *soft law* relacionados ao tema.

No quadro de suas estratégias para um crescimento inteligente, sustentável e inclusivo, a União Europeia reconhece que os contratos públicos têm um papel relevante na promoção das chamadas “políticas horizontais”. Tendo em conta seu relevante poder de compra e sua influência nos mercados, o Estado consumidor, por meio de suas demandas por bens, serviços e obras, tem o dever de fazer de suas aquisições um instrumento privilegiado a serviço (também) da defesa do meio natural, cultural e urbano.

A nova Linha C é uma das maiores intervenções urbanas de infraestrutura já concebidas em Roma e desafia um olhar sobre o papel horizontal dos contratos públicos no contexto da contratação de grandes obras públicas.

A densidade arqueológica do subsolo da cidade – produto de condições históricas específicas – e suas peculiares infraestruturas de transporte público e mobilidade urbana (em comparação com outras grandes cidades europeias) configuram o que chamamos de “romanidades”, idiossincrasias que exigem soluções públicas voltadas para a sustentabilidade.

À satisfação do interesse da entidade adjudicante por oferecer à população mais uma alternativa de transporte público, integraram-se, horizontalmente, consequências de viés ambientalmente sustentável: do ponto de vista *ambiental-urbanístico*, a alocação de recursos no desenvolvimento de um meio de transporte sobre trilhos menos poluente, capaz de mitigar

os problemas de congestionamento, de fruição dos espaços públicos, de acessibilidade à área urbana e de mobilidade urbana; do ponto de vista *ambiental-cultural*, a preservação e valorização do patrimônio arqueológico descoberto durante as escavações e a concepção das estações-museu.

Da ideia de uma “contratação pública a serviço do desenvolvimento sustentável” – como parâmetro que deve nortear as decisões das autoridades adjudicantes nos procedimentos contratuais para a solução dos problemas das zonas urbanas – emerge um desafio permanente: obter um equilíbrio entre o crescimento econômico, acessibilidade, melhoria da qualidade da vida e proteção do meio-ambiente (natural, urbanístico e cultural).¹⁶

REFERÊNCIAS

AMBA ARADAM, scoperta l’incredibile Casa del Comandante. Ma la linea C va avanti. METRO X ROMA. *Metro X Roma*, 2018. Disponível em: <http://www.metroxroma.it/2018/03/4642/>. Acesso em: 2 mar. 2019.

ARROWSMITH, S. Horizontal policies in public procurement: a taxonomy. *Journal of Public Procurement*, Bingley, v. 10, n. 2, p. 149-186, 2010.

BOCCACCI, P. Metro C Roma, fermata Amba Aradam con vista sulla Storia: ok alla stazione archeologica. *La Repubblica*, Roma, 31 jan. 2016. Disponível em: https://roma.repubblica.it/cronaca/2016/12/31/news/metro_c_roma_fermata_amba_aradan_con_vista_sulla_storia_ok_al_museo_degli_scavi-155166871/. Acesso em: 10 fev. 2019.

CARANTA, R. *I contratti pubblici*. 2. ed. Torino: G. Giappichelli, 2012a.

CARANTA, R. L’incerta sostenibilità degli appalti pubblici. *Urbanistica e Appalti*, Milano, n. 11, p. 1123-1138, 2012b.

CARANTA, R.; DRAGOS, D. La mini-rivoluzione del diritto europeo dei contratti pubblici. *Urbanistica e Appalti*, Milano, n. 5, p. 493-504, 2014.

CARMINUCCI, C.; TREPIEDI, L.; PROCOPIO, M. *Il trasporto urbano su rotaia in Italia: situazione e linee di sviluppo all’avvio del nuovo decennio*. Roma: ISFORT, 2011. Disponível em: <https://www.ttsitalia.it/file/Libreria/Europe/trasporto%20rotaia.pdf>. Acesso em: 10 fev. 2019.

EC – EUROPEAN COMMISSION. *COM(2001) 370 final*. White Paper.

¹⁶ “Tutte le azioni del PUMS devono convergere sul perseguimento della sostenibilità economica, sociale e ambientale, della macchina urbana” (ROMA, 2017, p. 17).

European transport policy for 2010: time to decide. Luxembourg: EC, 2001. Disponível em: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2001_white_paper/lb_com_2001_0370_en.pdf. Acesso em: 2 mar. 2021.

EC – EUROPEAN COMMISSION. *COM(2007) 551 final*. Green Paper: Towards a new culture for urban mobility. Luxembourg: EC, 2007. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52007DC0551&from=EN>. Acesso em: 2 mar. 2021.

EC – EUROPEAN COMMISSION. *COM(2009) 490 final*. Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. Action Plan on Urban Mobility. Luxembourg: EC, 2009. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0490:FIN:EN:PDF>. Acesso em: 2 mar. 2021.

EC – EUROPEAN COMMISSION. *COM(2011) 206 final*. Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. Single Market Act: Twelve levers to boost growth and strengthen confidence. Luxembourg: EC, 2011. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52011DC0206&from=PT>. Acesso em: 2 mar. 2021.

EC – EUROPEAN COMMISSION. *Buying green! A handbook on green public procurement*. 3. ed. Luxembourg: EC, 2016. Disponível em: <https://ec.europa.eu/environment/gpp/pdf/Buying-Green-Handbook-3rd-Edition.pdf>. Acesso em: 18 jul., 2020.

EGIDI, R.; FILIPPI, F.; MARTONE, S. (Orgs.). *Archeologia e infrastrutture. Il tracciato fondamentale della linea C della metropolitana di Roma: prime indagini archeologiche*. Florença: Leo S. Olschki, 2010.

ESTORNINHO, M. J. *Direito Europeu dos Contratos Públicos*. Coimbra: Almedina, 2006.

ESTORNINHO, M. J. *Green public procurement: por uma contratação pública sustentável*. Lisboa: Universidade de Lisboa, 2012. Disponível em: https://www.icjp.pt/sites/default/files/media/texto_prof_a_mje.pdf. Acesso em: 10 fev. 2019.

EUROPARL – EUROPEAN PARLIAMENT. *Directive 2014/24/EU*.

Provides on public procurement and repealing Directive 2004/18/EC Text with EEA relevance. OJ L 94, p. 65-242, 28 mar. 2014. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2014/24/oj>. Acesso em: 2 mar. 2021.

GOMES, C. A.; CALDEIRA, M. Contratação pública verde: uma evolução (eco)lógica. *Revista da AGU*, Brasília, DF, v. 16, n. 4, p. 43-80, out./dez. 2017.

LEONE, G.; TARASCO, A. (Orgs.). *Commentario al Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio*. Verona: Dott. Antonio Milani, 2006.

METRO C. *La linea C: Il documentario sulla Linea C e i cantieri in costruzione*. Roma: METRO C, 2018. 1 video (10min45s). Disponível em <https://www.youtube.com/watch?v=GAfKBemfVLU>. Acesso em: 2 fev. 2019.

MIC – MINISTERO DELLA CULTURA. Soprintendenza Speciale di Roma. *La Domus del Comandante tra le cinque scoperte archeologiche finaliste alla BMTA*. Roma: MIC, 2018. Disponível em: https://www.soprintendenzaspecialeroma.it/eventi/la-domus-del-comandante-tra-le-cinque-scoperte-archeologiche-finaliste-alla-bmta_19/&news. Acesso em: 2 mar. 2019.

PENNACCHINI, E. *et al.* (Orgs.). *Manuale di Diritto Comunitario*. v. 1. Torino: UTET, 1983.

PEPE, V. Riforma dell'art. 41 della Costituzione per uno sviluppo sostenibile: la sostenibiità come etica pubblica. *L'Italia Forestale e Montana*, Firenze, v. 67, n. 1, p. 44-54, 2012.

REPUBBLICA ITALIANA. Corte dei Conti. Sezione centrale di controllo sulla gestione delle amministrazioni dello Stato. *Delib. n. 21/2011/G*. Roma: Corte dei Conti, 2011. Disponível em: <https://speciali.espresso.repubblica.it/pdf/metroc.pdf>. Acesso em: 2 mar. 2019.

REPUBBLICA ITALIANA. Corte dei Conti. Sezione centrale di controllo sulla gestione delle amministrazioni dello Stato. *Delib. n. 4/2017/G*. Roma: Corte dei Conti, 2017. Disponível em: <http://versopescara2027.comune.pescara.it/wp-content/uploads/2017/04/Rapporto-Corte-dei-Conti.pdf>. Acesso em: 2 mar. 2021.

RODRIGUES, N. C. *A contratação pública como instrumento de política econômica*. Coimbra: Almedina, 2013.

ROMA (Cittá). *Piano Urbano della Mobilità Sostenibile*: linee guida. Roma, Lazio, 2017. Disponível em: https://www.pumsroma.it/download/Linee_Guida_PUMS.pdf. Acesso em: 28 fev. 2019.

ROMA (Metropolitane). *Caratteristiche principali*. Roma: ROMA Metropolitane, 2019. Disponível em: <http://www.romametropolitane.it/articolo.asp?CodMenu=1&CodArt=22>. Acesso em: 2 mar. 2019.

SAITTA, F. (Org.). *Il nuovo Codice dei Contratti Pubblici di lavori, servizi e forniture*. Milano: Dott. Antonio Milani, 2008.

SANTOS, D. L. *Da afirmação das contratações públicas sustentáveis: um panorama da jurisprudência do Tribunal de Contas da União brasileiro à luz do processo de normatização de fonte jurisprudencial eurocomunitário. Relatório final de conclusão da disciplina de Direito Administrativo (Mesurado em Ciências Jurídico-Políticas) – Faculdade de Direito, Universidade de Lisboa, Lisboa, 2018.*

TELLES, P. The good, the bad, and the ugly: the EU's internal market, public procurement thresholds, and cross-border interest. *Public Contract Law Journal*, Washington, DC, v. 43, n. 1, p. 3-25, 2013.

Artigo recebido em: 01/09/2020.

Artigo aprovado em: 09/03/2021.

Como citar este artigo (ABNT):

SANTOS, D. L. Romanidades que reclamam sustentabilidade: o desafio da preservação do ambiente urbanístico e arqueológico no contexto da contratação pública. *Veredas do Direito*, Belo Horizonte, v. 18, n. 40, p. 409-428, jan./abr. 2021. Disponível em: <http://www.domhelder.edu.br/revista/index.php/veredas/article/view/1862>. Acesso em: dia mês. ano.