

## Relatório da Prova de Conceito Pregão Eletrônico Nº 02/2014 – EPL

### 1. OBJETIVO:

O objetivo do presente documento é apresentar os resultados e conclusões da segunda Prova de Conceito realizada nas dependências da Empresa de Planejamento e Logística – EPL, no dia 24 de fevereiro de 2014, atendendo ao item 9.10 do Edital do Pregão Eletrônico Nº 02/2014. Esse pregão tem como finalidade a aquisição de solução de simulação multimodal de transportes, contendo licenças perpétuas de softwares de modelagem nas escalas de macrossimulação e microssimulação, serviço de treinamento e suporte de atualização dos componentes da solução no prazo mínimo de 36 (trinta e seis) meses.

### 2. DETALHAMENTO DA PROVA DE CONCEITO

Conforme previsto no processo de licitação do Pregão Eletrônico Nº 02/2014, foi comunicado aos participantes habilitados o agendamento da prova de conceito para avaliar a solução de simulação multimodal de transporte da empresa que apresentou a segunda melhor proposta de preço. O evento foi programado para realizar-se às quatorze horas e zero minutos do dia vinte e quatro de fevereiro de 2014 (dois mil e quatorze), na sala de reuniões do 7º andar da Sede da EPL localizada no endereço SCS Quadra 9 Lote C Torre C - Edifício Parque Cidade Corporate, em Brasília/DF - CEP: 70.308-200.

O representante da empresa MODELLE LOGISTICA E ENGENHARIA LTDA – CNPJ: 09.719.777/0001-85, classificada como segundo colocado no pregão eletrônico, se apresentou no horário agendado, com a finalidade de realizar a instalação e configuração dos softwares no ambiente e equipamento de computação disponibilizado pela EPL para a realização da prova de conceito.

Os trabalhos, sob a coordenação de Ronny Marcelo Aliaga Medrano (Assessor Técnico da Área de Planejamento da EPL), foram iniciados no horário previsto, tendo participado representantes da Gerencia de Pesquisa e Desenvolvimento Logístico e da Gerencia de Tecnologia da Informação da EPL, conforme documentado na Ata de Reunião anexa a este relatório.

Por se tratar de um evento com participação aberta a outros interessados, contou ainda com a presença do procurador da empresa ENGIMIND BRASIL CONSULTORES E REPRESENTAÇÃO LTDA – CPNJ 14.392.553/0001-41, Senhor Nuno Miguel Valente Cabral – CPF 236.572.698-43.

A prova de conceito é uma avaliação da solução de simulação apresentada, verificando as suas funcionalidades em relação aos requisitos especificados no ANEXO B DO TERMO DE REFERÊNCIA e no ANEXO I do Edital do Pregão Eletrônico N° 02/2014. A solução disponibilizada pela empresa MODELLE LOGISTICA E ENGENHARIA LTDA – CNPJ: 09.719.777/0001-85 foi constituída pelo(s) seguinte(s) *software(s)*/módulos componentes da solução:

- 6 (seis) Licenças do software Aimsun Profissional 8.0 com módulo/funcionalidade para desenvolver modelos de quatro etapas voltado para o desenvolvimento de modelos em macroescala, conforme relato do representante do software;
- 6 (seis) Licenças do software Aimsun Profissional 8.0 sem o módulo/funcionalidade para desenvolver modelos de quatro etapas voltado para o desenvolvimento de modelos em microescala, conforme relato do representante do software.

Não foi apresentado outros *software(s)* ou módulos adicionais componentes da solução de simulação além dos supracitados.

A avaliação foi realizada requisito a requisito, começando pelos requisitos obrigatórios não funcionais e finalizando nos requisitos obrigatórios funcionais. Além de demonstrar as funcionalidades do software, o representante da empresa também respondeu a consultas, perguntas e dúvidas sobre aspectos funcionais e técnicos formulados pelos representantes da EMPRESA DE PLANEJAMENTO E LOGISTICA sobre a solução de simulação apresentada.

Por conta da quantidade de itens a serem avaliados e da demora na apresentação da solução de simulação multimodal, a prova de conceito foi realizada em duas etapas: a primeira etapa iniciou-se em 24 (vinte e quatro) de fevereiro de 2014 (dois mil e quatorze) às 14:00 (quatorze horas) e foi finalizada às 18:25 (dezoito horas e vinte e cinco minutos) do mesmo dia. A segunda etapa iniciou-se às 09:15 (nove horas e quinze minutos) do dia 25 (vinte e cinco) de fevereiro de 2014 (dois mil e quatorze) terminando às 10:35 (dez horas e trinta e cinco minutos)



com a avaliação de todos os itens demonstrados pelo representante do software e especificados no Termo de Referência.

### 3. AVALIAÇÃO DOS RESULTADOS:

O critério de avaliação estabelecido no Edital foi o atendimento, por parte da solução de simulação multimodal de transporte apresentada pela licitante, de 100% (cem por cento) dos requisitos obrigatórios, conforme julgamento para cada requisito apresentado a seguir.

Requisitos Obrigatórios:

N°	Item	Aprovado
<b>Requisitos não funcionais obrigatórios dos componentes da solução</b>		
1.	Os componentes (softwares e módulos componentes dos softwares) da solução de simulação multimodal de transportes deverão ser compatíveis com o sistema operacional Microsoft Windows 7 Service Pack 1 de 64 Bits ou posterior;	SIM
2.	Os componentes da solução deverão ser constituídos em arquitetura de 64 bits e possibilitar o processamento distribuído nos threads de processadores de arquitetura 64 bits;	SIM
<b>Requisitos Funcionais obrigatórios Software de Macrosimulação</b>		
1.	Ser plenamente compatível com bases de dados georreferenciadas, com o Sistema Geodésico Brasileiro vigente e com o sistema geocêntrico SIRGAS2000;	NÃO
2.	Ler e criar arquivos no formato shapefile, contendo feições de pontos, linhas ou polígonos. O software deverá ser capaz de distinguir as feições - pontos, linhas ou polígonos - constantes de cada arquivo shapefile e possibilitar a utilização dos atributos vinculados às feições presentes;	SIM
3.	Exportar elementos de rede como arcos (links), interseções (nós), geometrias de zonas de tráfego, centroides de zonas de tráfego, rotas de linhas de ônibus e pontos de parada de ônibus no formato de arquivo georreferenciado em shapefile criando, inclusive, o arquivo de projeção *.prj apropriado às características originais da feição ou rede de modelagem;	SIM
4.	Visualizar imagens raster integrado com os demais elementos de construção das redes de modelagem;	SIM

*Handwritten signature*

N°	Item	Aprovado
5.	Visualizar imagens georreferenciadas e possibilitar a alteração de escala de imagens diversas de acordo com pontos de referência pré-determinados;	SIM
6.	Importar de bases de dados de repositórios públicos como OpenStreetMaps;	SIM
7.	Criar matrizes de origem destino por meio de modelos de geração e distribuição de viagens;	SIM
8.	Importar matrizes de origem e destino de arquivos texto e ter ferramentas para a manipulação e análise dessas matrizes como a criação de matrizes transpostas, criação de matrizes simétricas, aplicação de métodos de médias sucessivas e métodos de calibração de matrizes;	NÃO
9.	Possuir metodologias de correção de matrizes de origem e destino por meio de dados contagem volumétrica, dados de demanda de transporte público por rota e dados de embarques e desembarques em transporte público.	NÃO
10.	Possibilitar a análise diferenciada para dias úteis e não úteis tanto na especificação da demanda por sistemas de transportes como para a oferta de sistemas de transportes.	NÃO
11.	Criação de resultados matriciais, de acordo com as zonas de tráfego definidas nos modelos de macrossimulação. Minimamente, o software de macrossimulação deverá possibilitar a criação de matrizes de resultados de alocação como:	
	a) Matrizes de tempos de viagem médios, máximo e mínimo dos fluxos de demanda alocados para o transporte privado em fluxo livre;	a) SIM
	b) Matrizes de tempos de viagem médios, máximo e mínimo dos fluxos de demanda alocados, para o transporte privado, aplicando as funções de atraso em função dos volumes alocados;	b) SIM
	c) Matrizes de velocidades médias, máxima e mínima dos fluxos de demanda alocados, para o transporte privado, em fluxo livre;	c) NÃO
	d) Matrizes de velocidades médias, máxima e mínima dos fluxos de demanda alocados, para o transporte privado, aplicando as funções de atraso em função dos volumes alocados;	d) NÃO
	e) Matrizes de impedâncias médias, máxima e mínima dos fluxos de demanda alocados para o transporte privado;	e) SIM
	f) Matrizes de distância de caminhos médios, máximo e mínimo dos fluxos de demanda alocados para o transporte privado;	f) SIM
	g) Matrizes de custos financeiros médios, máximos e mínimos para o transporte privado;	g) NÃO



N°	Item	Aprovado
	para o transporte público;	h) NÃO
	i) Matrizes de tempos médios de viagem dentro dos veículos de transporte público obtidos por meio das alocações realizadas para o transporte público;	i) NÃO
	j) Matrizes de tempos médios de transferências realizadas obtidos por meio das alocações realizadas para o transporte público;	j) NÃO
	k) Matrizes de tempos médios de caminhadas realizadas obtidos por meio das alocações realizadas para o transporte público;	k) NÃO
	l) Matrizes de tempos médios de acesso à rede obtidas por meio das alocações realizadas para o transporte público;	l) NÃO
	m) Matrizes de tempos médios de saída da rede obtidas por meio das alocações realizadas para o transporte público;	m) NÃO
	n) Matrizes de número médio de transferências realizadas obtidas por meio das alocações realizadas para o transporte público;	n) NÃO
	o) Matrizes de tarifas médias estimadas por meio das alocações realizadas para o transporte público.	o) NÃO
12.	Implementar, pelo menos, as seguintes metodologias de escolha modal de transportes:	a) NÃO
	a) Modelo de escolha discreta baseado no modelo Logit;	b) NÃO
	b) Modelo de escolha discreta baseado no modelo Kirchoff;	c) NÃO
	c) Modelo de escolha discreta baseado no modelo BoxCox.	
13.	Os modelos em nível de macrossimulação deverão ser baseados em arcos (links), nós (interseções), conectores (ligação de centroides à base de nós e arcos), zonas de tráfego, centroides das zonas de tráfego, elementos de representação de pontos de parada, estações e terminais de transporte público, além das linhas, rotas e serviços de transporte público;	SIM
14.	Deverá ser possível representar pelo menos 6.000 (seis mil) zonas de tráfego no formato de áreas georreferenciadas e centroides de zonas de tráfego;	NÃO
15.	Deverá ser possível representar pelo menos 100.000 (cem mil) interseções (nós) entre arcos distintos;	NÃO
16.	Deverá ser possível representar pelo menos 200.000 (duzentos mil) arcos (links);	NÃO
17.	Deverá ser possível representar pelo menos 3.000 (três mil) linhas de ônibus de transporte público coletivo;	NÃO

N°	Item	Aprovado
18.	Representar pelo menos 6.000 (seis mil) rotas de transporte público.	NÃO
19.	Possuir a capacidade de utilizar as matrizes de origem e destino na alocação de demandas do transporte público e privado de forma segregada;	NÃO
20.	Possibilitar a alocação de múltiplas matrizes em uma mesma rede de transporte e disponibilizar os resultados de alocação das demandas de forma agregada ou desagregada por matriz alocada;	NÃO
21.	Possibilitar o detalhamento de interseções especificando, minimamente, as possibilidades de conversão, a tipologia da interseção (semaforizada, não semaforizada ou rotatória), a localização de faixas de pedestre e a inserção de tempos semafóricos segregados por aproximação e possibilidades de conversão;	NÃO
22.	Possuir a capacidade de implementação de funções de impedância em função dos atributos dos arcos (links), interseções (nós) e conectores;	NÃO
23.	Possuir a capacidade de implementar funções de impedância distintas para os modais públicos e privados;	SIM
24.	As funções de impedância específicas do transporte público deverão considerar, minimamente, variáveis como o tempo no interior dos veículos, os tempos de caminhada, os tempos de espera para embarque nos veículos, a tarifa praticada, o número de transferências, o intervalo de tempo entre as transferências e o tempo de acesso e regresso da rede de simulação;	NÃO
25.	Permitir a implementação de funções de atraso em função dos volumes de tráfego como: Funções BPR, Akcelik, Cônicas, Exponenciais, Lohse, Sigmoidal, Logística, Quadráticas e TModel;	SIM
26.	Permitir a implementação de funções de impedância de acordo com a metodologia HCM 2010 em interseções (nós) que representem interseções semaforizadas, não semaforizadas, e rotatórias;	NÃO
27.	Possuir a capacidade de implementação de rotinas personalizadas por meio de scripts de programação;	SIM
28.	Possuir a capacidade de geração de cenários comparáveis e a gestão dos cenários;	SIM





Nº	Item	Aprovado
29.	Deverá ter implementado a capacidade de criar tabelas horárias do transporte público de forma desagregada por linha, rota e dias de semana;	NÃO
30.	Deverá permitir a utilização dos dados das tabelas horárias como base para a oferta de serviços de transporte público nas metodologias de alocação de demanda destinadas ao transporte público;	NÃO
31.	Deverá ter implementado a capacidade de personalizar as características dos veículos de transporte público considerando a capacidade de usuários sentados e a capacidade total dos veículos, os custos generalizados de operação e os custos de aquisição ou de depreciação dos veículos;	NÃO
32.	Deverá possuir a capacidade de implementação de sistema tarifário identificando, de forma segregada, tarifas de embarque e tarifas incrementais de transbordo;	NÃO
33.	Deverá ter implementado metodologias de alocação destinadas à alocação das demandas do transporte individual. Minimamente, deverão ter implementadas ou deverão ser operacionais por meio de módulos adicionais operantes no software de macrossimulação as seguintes metodologias: metodologia de alocação por fatia demanda ou alocação incremental da demanda de transportes, metodologia de alocação pelo Método de Equilíbrio baseado no princípio de Wardrop, metodologia de alocação com funções de impedância oriundas da Análise de Capacidade em Interseções, metodologia de alocação com funções estocásticas baseadas no modelo Logit, metodologia de alocação baseado no Método de Equilíbrio em conjunto com custo financeiro de pedágios, metodologia de alocação baseado no equilíbrio dinâmico do usuário;	NÃO
34.	Deverá ter implementado metodologias de alocação baseado no intervalo de oferta do serviço de transporte público (headway) de acordo com as linhas e rotas inseridas na rede de macrossimulação;	NÃO
35.	Deverá ter implementado metodologias de alocação baseado na oferta de serviço descrito nas tabelas horárias definidas para cada linha, rota e dia da semana estipulado nas tabelas horárias. A rotina de alocação deverá considerar a coordenação entre os serviços disponibilizados de acordo com os horários de partida previstos para cada serviço de transporte público;	NÃO
36.	Deverá necessariamente considerar as funções de impedância destinadas para o transporte público nas metodologias de alocação;	NÃO
37.	Permitir a discretização dos resultados de alocação do transporte privado em nível dos percentuais de demanda alocados em cada caminho adotado permitindo identificar a zona de origem da fatia da demanda alocada, o conector da zona de origem, os arcos	SIM

N°	Item	Aprovado
	percorridos pelo percentual de demanda alocada, o conector da zona de destino e a zona de destino da fatia da demanda alocada;	
38.	Permitir a discretização dos resultados de alocação do transporte público em nível dos percentuais de demanda alocados em cada caminho adotado, permitindo identificar a zona de origem da fatia da demanda alocada, o conector da zona de origem utilizado, os arcos percorridos pelo percentual de demanda alocada até o acesso ao ponto de parada, o ponto de parada utilizado para acesso ao transporte público, as linhas e rotas de transporte público utilizadas, os pontos de transbordos caso existam, o conector da zona de destino e a zona de destino da fatia da demanda alocada;	NÃO
39.	Permitir o cálculo dos custos operacionais de operação de sistemas de transporte público, o cálculo da estimativa de receita e o cálculo da frota operacional de acordo com as características de oferta estipuladas no modelo de macrossimulação;	NÃO
40.	Permitir o cálculo de emissões de poluentes e de ruídos;	NÃO
41.	Deverá possibilitar a geração de sub-redes de macrossimulação a partir de outras redes de macrossimulação maiores e mais abrangentes geradas no software de macrossimulação componente da Solução de Simulação Multimodal de Transportes;	NÃO
42.	A criação de sub-redes deverá manter as características originais da rede de macrossimulação original, mantendo os arcos, interseções e zonas de tráfego selecionadas para compor as sub-redes;	NÃO
43.	Possibilitar a exportação de redes de macrossimulação em formato compatível para a importação no software de microssimulação componente da solução de simulação multimodal de transportes;	NÃO
44.	Deverá permitir a exportação de resultados de alocação do transporte particular em formato compatível para a importação no software de microssimulação componente da solução de simulação multimodal de transportes;	NÃO
45.	Deverá permitir a exportação de rotas, frequências e pontos de parada destinados ao transporte público em formato compatível para a importação no software de microssimulação componente da solução de simulação multimodal de transportes;	NÃO
46.	Deverá permitir a exportação de matrizes de origem e destino em formato compatível para a importação no software de microssimulação componente da solução de simulação multimodal de transportes;	NÃO

*Handwritten signature*



N°	Item	Aprovado
47.	Deverá permitir a importação de elementos de redes de microssimulação como arcos, interseções, linhas de transporte público e pontos de parada criados no software de microssimulação componente da solução de simulação multimodal de transportes.	NÃO
<b>Requisitos Funcionais obrigatórios Software de Microssimulação</b>		
48.	<p>Deverá ter capacidade de criar, modificar e editar modelos de microssimulação com, no mínimo, o seguinte nível de detalhamento:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Definição de vias de transportes com detalhes como larguras de vias, larguras de faixas de tráfego, inclinações (greides), velocidades de fluxo, curvaturas e sentidos de circulação;</li> <li>b) Representação de vias destinadas aos veículos motorizados, vias destinadas ao transporte ferroviário, vias exclusivas ao transporte público, ciclovias, calçadas, e faixas de pedestre com elementos gráficos em duas e três dimensões;</li> <li>c) Definição de tipos de veículo (incluindo veículos de transporte público e bicicletas), tamanhos e formas em escala dos veículos (em duas e três dimensões), velocidades operacionais individualizadas por tipo de veículo e características de aceleração e frenagem de cada tipologia;</li> <li>d) Definição de tipologia de interseções com o detalhamento de possibilidades de conversão, regras de prioridade e grupos semaforicos;</li> <li>e) Definição de elementos destinados ao transporte público como linhas de transporte público, pontos de parada e baias de acomodação para o embarque e desembarque de passageiros;</li> <li>f) Definição de áreas de estacionamentos ao longo das vias e bolsões de estacionamento;</li> <li>g) Definição de áreas de embarque e desembarque de passageiros, áreas de circulação de pedestres como terminais rodoviários, estações de metrô e estações de trens de alta velocidade;</li> <li>h) Capacidade de criação de redes de microssimulação com área igual ou superior à 250.000 Km<sup>2</sup> (duzentos e cinquenta mil quilômetros quadrados) e distância linear de, pelo menos, 500 Km;</li> <li>i) Capacidade de implementação de elementos de rampas, escadas, escadas rolantes para conectar diferentes níveis de áreas.</li> </ul>	<p>a) NÃO</p> <p>b) NÃO</p> <p>c) NÃO</p> <p>d) NÃO</p> <p>e) NÃO</p> <p>f) NÃO</p> <p>g) NÃO</p> <p>h) NÃO</p> <p>i) NÃO</p>
49.	Deverá permitir a criação, edição e importação de modelos estáticos e dinâmicos em três dimensões (3D) que representem os elementos interativos a serem simulados (automóveis, pedestres, ônibus, micro-ônibus, trens, VLTs, ciclistas, barcos, navios, aviões, semáforos, cancelas, entre outros) e elementos de referência espacial como edifícios, construções, mobiliário urbano, elementos naturais (árvores, plantas e animais) e veículos estáticos.	NÃO

*M J*

Nº	Item	Aprovado
50.	Permitir a exportação de resultados de alocação das redes microsimuladas em formato compatível para a importação e edição em softwares de renderização em três dimensões;	NÃO
51.	Permitir a exportação de redes de microsimulação em formato compatível com o software de macrossimulação componente da solução.	NÃO
52.	Deverá ter capacidade de modelar as especificações técnicas de veículos utilizados em ambientes de simulação;	NÃO
53.	Deverá ter a capacidade de modelar o comportamento de cada elemento (veículo, pedestre e tipos de vias) individualmente;	NÃO
54.	Deverá ter implementado metodologias de simulação baseado em aspectos psicológicos e físicos entre eles: velocidade desejada, distâncias de segurança, limites de percepção e controle imperfeito de potência;	NÃO
55.	Deverá ter implementado metodologias de simulação baseado em aspectos que possam determinar a mudança de faixa com relação ao comportamento do motorista;	NÃO
56.	Deverá ter implementado metodologias de simulação baseado em comportamentos de direção que determinem a seleção de faixas com relação a uma rota determinada.	NÃO
57.	Deverá permitir a importação de formatos de imagem ou arquivos vetoriais para a constituição de planos de fundo das redes de simulação.	NÃO
58.	Deverá ter a capacidade de modelar interseções semaforizadas para diferentes tipos de controladores semafóricos entre eles: controladores semafóricos programáveis de tempos fixos, controladores semafóricos programáveis semi-atuados, controladores semafóricos programáveis atuados por detecção veicular e controladores semafóricos coordenados;	NÃO
59.	Possibilitar a definição de elementos como grupos semafóricos, tempos de estágio, tempo entreverdes, tempos de vermelho geral, tempos de ciclo semafóricos, diagramas de estágio e programas semafóricos;	NÃO



N°	Item	Aprovado
60.	Deverá possibilitar a definição da programação semafórica de controladores atuados por meio de fluxogramas lógicos;	NÃO
61.	Permitir a edição gráfica dos tempos semafóricos de semáforos de tempos fixos;	NÃO
62.	Deverá ter a capacidade de implementar controladores semafóricos atuados de forma a dar prioridade ao transporte público de passageiros;	NÃO
63.	Possibilitar a implementação de controladores semafóricos diversos compilados em arquivos de bibliotecas de vínculo dinâmico (*.dll).	NÃO
64.	Deverá ter capacidade de modelar fluxo de pedestres e ciclistas considerando a interação com os fluxos veiculares;	NÃO
65.	Deverá ter capacidade de modelar a interação de diferentes modais de transporte público e privado.	NÃO
66.	Deverá ter capacidade de apresentar e obter resultados em formas diferentes, entre eles, apresentações em tempo real da simulação, videos, coleta de resultados agregados e desagregados;	NÃO
67.	Permitir a criação de resultados para avaliações de impactos socioeconômicos e ambientais de sistemas de transporte, entre eles: atrasos, tempos de viagem, comprimento de filas, número de paradas, velocidades, densidades, volumes, tempo de espera dos passageiros, número de passageiros por estações e emissões de poluentes;	NÃO
68.	Permitir criar arquivos de vídeo em duas ou três dimensões com os resultados dinâmicos da alocação dos modelos microssimulados;	NÃO
69.	Permitir a criação de diferentes perspectivas dos ambientes em três dimensões, inclusive possibilitando a mudança de perspectiva ao longo da criação dos vídeos de forma a possibilitar a análise de diferentes pontos da rede ao longo da alocação da rede microssimulada;	NÃO

*Handwritten signature*

N°	Item	Aprovado
70.	Deverá ter capacidade de apresentar resultados individualmente para cada um dos elementos da microssimulação ou de forma agregada ao longo do tempo.	NÃO
71.	Deverá possuir a capacidade de implementação de rotinas personalizadas por meio de linguagem de programação;	NÃO

Do total de 71 requisitos obrigatórios, a solução de simulação multimodal de transportes apresentada pela licitante foi aprovada em 18 (dezoito) itens, o que significa que apenas 25,35% (vinte e cinco vírgula trinta e cinco por cento) dos requisitos obrigatórios foram atendidos.

#### 4. CONCLUSÃO

A prova de conceito avaliou a solução de simulação multimodal de transporte apresentada para avaliação pela empresa MODELLE LOGISTICA E ENGENHARIA LTDA – CNPJ: 09.719.777/0001-85, verificando as suas funcionalidades para o atendimento dos requisitos especificados no ANEXO B do Termo De Referência, do Edital do Pregão Eletrônico N° 02/2014.

A solução de simulação multimodal de transporte apresentada pela referida empresa **atendeu apenas à 25,35% (vinte e cinco vírgula trinta e cinco por cento) dos requisitos obrigatórios especificados.**

Diante do exposto, a solução de simulação multimodal de transporte proposta pela empresa MODELLE LOGISTICA E ENGENHARIA LTDA **foi considerada INSATISFATÓRIA**, por não atender aos critérios mínimos exigidos na avaliação dos requisitos técnicos estabelecidos no Edital do Pregão Eletrônico N°02/2014.





Brasília, 26 de fevereiro de 2014.

Elaborado por:



**Ronny Marcelo Aliaga Medrano**  
Assessor Técnico

Aprovado por:



**José Kleber Duarte Macambira Filho**  
Gerente de Pesquisa e Desenvolvimento Logístico

