



Marcus Silva Teixeira

De: Karina Yumi Ogata <karina.o@vernalhapereira.com>  
Enviado em: quinta-feira, 19 de novembro de 2020 16:58  
Para: Licitação  
Cc: Angélica Petian  
Assunto: Edital RCE nº 003/2020 - Solicitação de adiamento  
Anexos: Solicitação de adiamento.pdf; Solicitação de adiamento - Anexo 1.pdf;  
Solicitação de adiamento - Anexo 3.pdf; Solicitação de adiamento - Anexo 4.pdf; Solicitação de adiamento - Anexo 5.pdf; Solicitação de adiamento - Anexo 2.pdf

Prezado(a), boa tarde.

Em referência, o Edital RCE nº 003/2020, objetivando a "contratação de pessoa jurídica, ou consórcio de pessoas jurídicas, para assessoria técnico-operacional, econômico-financeira, jurídico- institucional e mercadológica para fins de desenvolvimento dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) de concessões de rodovias federais".

Transmito, em anexo, solicitação de adiamento da sessão pública de abertura das propostas, marcada para o dia 25/11/2020.

Atenciosamente,

**Karina Ogata**  
Advogada  
karina.o@vernalhapereira.com

**vernalha  
pereira**

**SÃO PAULO (SP)**

R. Olimpíadas 200 • 2º Andar  
Vila Olímpia • CEP 04551-000  
Tel. +55 11 4890.0360

**RIO DE JANEIRO (RJ)**




Av. Pasteur 110 • 7º Andar  
Botafogo • CEP 22290-240  
Tel. +55 21 4007.2221

**BRASÍLIA (DF)**

SAUS Qd. 1 • Bloco N • nº 711  
Asa Sul • CEP 70070-01  
Tel. +55 61 4007.2221

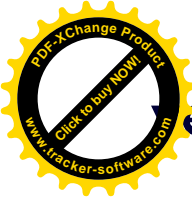
**CURITIBA (PR)**

R. Mateus Leme 575  
São Francisco • CEP 8051  
Tel. +55 41 3233.0530

vernalhapereira.com.br • apontado para o futuro • acompanhe o nosso conteúdo pelas redes sociais:   

Este e-mail e seus anexos são para uso exclusivo do destinatário e podem conter informações confidenciais e/ou legalmente privilegiadas. Se você receber esse e-mail por engano, por favor, notifique o remetente e apague-o imediatamente.

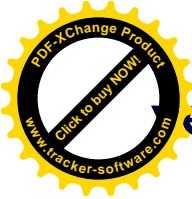
This e-mail and its attachments are for the sole use of the addressee and may contain information which is confidential and/or legally privileged. If you receive this e-mail in error, please immediately delete it and notify the sender by return e-mail.



À Comissão Especial de Licitação da Empresa de Planejamento e Logística S/A (EPL).

**Ref.: Edital RCE nº 003/2020 (Processo nº 50840.101505/2020-29)**

**Vernalha Guimarães, Pereira, Guidi e Petian Sociedade de Advogados**, sociedade de advogados, com inscrita no CNPJ/MF sob o nº 29.627.231/0001-01, registrada na OAB/SP sob o nº 25151, do Livro nº 252, nas fls.082/088, com sede na Rua Olimpíadas, nº 200, 2º andar, Vila Olímpia, Município de São Paulo – SP, CEP 04551-000, neste ato representada nos termos do seu Contrato Social, vem, com fundamento no artigo 39, parágrafo único, da Lei federal nº 13.303/2016, c/c os artigos 43, parágrafo único, e 62, parágrafo 2º, do Regulamento de Licitações da EPL, expor e requerer o seguinte:



Trata-se do Edital RCE nº 003/2020, objetivando a “contratação de pessoa jurídica, ou consórcio de pessoas jurídicas, para assessoria técnico-operacional, econômico-financeira, jurídico-institucional e mercadológica para fins de desenvolvimento dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) da concessão de rodovias federais”.

O aviso de licitação foi publicado no Diário Oficial da União do dia 04 de novembro de 2020 (anexo 01), enquanto a abertura das propostas foi agendada para o dia 25 de novembro do mesmo ano.

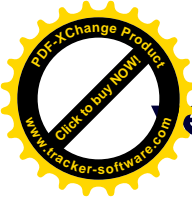
Verifica-se que entre a data de divulgação do certame, em 04 de novembro de 2020, e a data de apresentação das propostas, agendada para o dia 25 de novembro de 2020, decorreram exatamente 15 (quinze) dias, conforme determinam o artigo 39, parágrafo único, da Lei federal nº 13.303/2016, e o artigo 43, parágrafo único, do Regulamento de Licitações da EPL.

Contudo, na primeira divulgação do instrumento convocatório e anexos, em 04 de novembro de 2020, a **EPL deixou de disponibilizar o Anexo X – Modelagem Jurídica**, disponibilizando em seu lugar, de maneira equivocada, o Anexo IX – Modelo Econômico-Financeiro (anexo 02).

Por esta razão, em 09 de novembro de 2020, a EPL disponibilizou, agora corretamente, o Anexo X – Modelagem Jurídica, com as informações dos serviços e atividades que deveriam ser desempenhados no âmbito da assessoria jurídico-institucional do projeto (anexo 03):

Aviso 09/11/2020 10:48	Mensagem: ANEXO X – MODELAGEM JURÍDICO - PROJETO BÁSICO - RCE Nº 03/2020 A Comissão Especial de Licitação do RCE 03/2020, cujo objeto é a “contratação de pessoa jurídica, ou consórcio de pessoas jurídicas, para assessoria técnico-operacional, econômico-financeira, jurídico-institucional e mercadológica para fins de desenvolvimento dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) de concessões de rodovias federais, conforme especificações e quantitativos estabelecidos no Projeto Básico e seus anexos, ID (2904565), em sua versão final” comunica aos interessados na participação deste certame que foi RETIFICADO no link <a href="https://www.epl.gov.br/rce-eletronico-n-03-2020">https://www.epl.gov.br/rce-eletronico-n-03-2020</a> , o ANEXO X – MODELAGEM JURÍDICO. HUGO MARCUS SILVA TEIXEIRENSE Presidente da Comissão Especial de Licitação RCE nº 03/2020
---------------------------	---

Além disso, por meio do Aviso nº 5/2020-COLIC-EPL/GELIC-EPL/DGE-EPL (anexo 04), de 11 de novembro de 2020, foram disponibilizados outros dois anexos ao edital de licitação, a saber: Anexo XVIII – Modelo de Currículo e Anexo XIX – Estudo Técnico Preliminar (anexo 05):



Aviso nº 5/2020-COLIC-EPL/GELIC-EPL/DGE-EPL

Brasília, 11 de novembro de 2020.

**JUNTADA DE ANEXO XVIII E XIX – PROJETO BÁSICO - RCE Nº 03/2020**

A Comissão Especial de Licitação do RCE 03/2020, cujo objeto é a “contratação de pessoa jurídica, ou consórcio de pessoas jurídicas, para assessoria técnico-operacional, econômico-financeira, jurídico-institucional e mercadológica para fins de desenvolvimento dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) de concessões de rodovias federais, conforme especificações e quantitativos estabelecidos no Projeto Básico e seus anexos, ID (2904565), em sua versão final” comunica aos interessados na participação deste certame que foi JUNTADO no link <https://www.epl.gov.br/rce-eletronico-n-03-2020>, os anexos XVIII - Modelo de Currículo (SEI 2854861) e XIX – Estudo Técnico Preliminar (SEI 2848144).

HUGO MARCUS SILVA TEIXEIRENSE  
Presidente da Comissão Especial de Licitação  
RCE nº 03/2020

Embora estes 03 (três) anexos tenham sido disponibilizados em momentos extemporâneos à publicação do aviso de licitação no Diário Oficial da união, **a EPL deixou de prorrogar a data de abertura das propostas**, agendada para o dia 25 de novembro de 2020, **em inobservância ao artigo 39, parágrafo único, da Lei federal nº 13.303/2016, e artigos 43, parágrafo único, e 62, parágrafo 2º, do Regulamento de Licitações, que dispõem:**

“Art.39. Os procedimentos licitatórios, a pré-qualificação e os contratos disciplinados por esta Lei serão divulgados em portal específico mantido pela empresa pública ou sociedade de economia mista na internet, devendo ser adotados os seguintes prazos mínimos para apresentação de propostas ou lances, contados a partir da divulgação do instrumento convocatório:

II – para contratação de obras e serviços:

a) 15 (quinze) dias úteis, quando adotado como critério de julgamento o menor preço ou o maior desconto

Parágrafo único. **As modificações promovidas no instrumento convocatório serão objeto de divulgação nos mesmos termos e prazos dos atos e procedimentos originais, exceto quando a alteração não afetar na preparação das propostas**” (grifos ausentes no original); e

“Art.43. Verificada a necessidade de alteração do edital, as seguintes providências serão adotadas, conforme o caso:

Parágrafo único. **O edital alterado será divulgado pelos mesmos termos do texto original, reabrindo-se o prazo inicialmente estabelecido para os interessados, salvo se a alteração efetuada não afetas as condições para formulação das propostas”** (grifos ausentes no original);

“Art.62. O prazo de apresentação de proposta não pode ser inferior a:

III. Para a contratação de obras se serviços não comuns:

a) 15 (quinze) dias úteis, quando adotados os critérios de julgamento pelo menor preço ou pelo maior desconto.

§2º **As eventuais modificações no instrumento convocatório que comprometerem a elaboração das propostas serão objeto de divulgação nos mesmos termos e prazos dos atos e procedimentos”** (grifos ausentes no original).

Esta é a mesma prescrição do artigo 21, parágrafo 4º, da Lei nº 8.666/1993, que trata das normas gerais de licitação e contratos administrativos:

“Art.21. Os avisos contendo os resumos dos editais das concorrências, tomadas de preços, dos concursos e dos leilões, embora realizados no local da repartição interessada, deverão ser publicados com antecedência, no mínimo, por uma vez:

§ 4º **Qualquer modificação no edital exige divulgação pela mesma forma que se deu o texto original, reabrindo-se o prazo inicialmente estabelecido, exceto quando, inquestionavelmente, a alteração não afetar a formulação das propostas”** (grifos ausentes no original).

Verifica-se que dos 03 (três) anexos divulgados posteriormente 02 (dois) deles interferem na elaboração das propostas pelas interessadas: o Anexo X – Modelagem Jurídica e o Anexo XIX – Estudo Técnico Preliminar.

No que tange ao Anexo X – Modelagem Jurídica, até o momento de sua divulgação, em 09 de novembro de 2020, **desconhecia-se quais serviços seriam desempenhados pela futura contratada no âmbito da assessoria jurídico-institucional do projeto.** Diante disso, pergunta-se: como elaborar

proposta de preço sem, ao menos, saber quais serviços deveriam ser desempenhados no âmbito do contrato?

Quanto ao Anexo XIX – Estudo Técnico Preliminar, ressalte-se que é neste documento onde constam informações como: a justificativa da contratação; **as peculiaridades do objeto que ensejam a sua divisão em 02 (dois) grupos**; a **permissão para subcontratar**; a metodologia de estimativa de preços; entre outros.

São por razões como estas, que inovam os termos do edital de licitação e afetam a formulação das propostas pelas interessadas, que a Lei e o Regulamento de Licitações da EPL exigem (e não facultam) a reabertura do prazo, neste caso de 15 (quinze) dias, para apresentação das propostas.

Esta é a mesma interpretação do Tribunal de Contas da União:

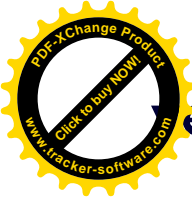
“É necessária a republicação do edital de licitação e a consequente reabertura de prazo para apresentação de novas propostas mesmo na situação em que tenha sido excluída exigência de qualificação técnica e todos os licitantes tenham sido individualmente comunicados da modificação” (Boletim de Jurisprudência nº 89/2015;

“No caso de alterações no edital que levem a dúvidas interpretativas deve haver a republicação do instrumento convocatório” (Acórdão nº 1914/2009-Plenário. Relator Ministro Marcos Bemquerer);

“A alteração significativa de cláusulas editalícias acarreta necessidade de republicação do instrumento convocatório e de reabertura de prazos para apresentação de propostas” (Acórdão nº 658/2008-Plenário. Relator Ministro Aroldo Cedraz).

Assim, o prazo para apresentação de propostas no âmbito do Edital RCE nº 003/2020 deveria ter sido prorrogado pela EPL para cumprimento do interregno de 15 (quinze) dias, estabelecido pela Lei das Estatais e pelo Regulamento de Licitações.

Neste caso, considerando que a última disponibilização de novos documentos e informações ocorreu em 11 de novembro de 2020, a sessão de recebimento das propostas deve ser adiada até o dia 02 de dezembro de 2020 ou, no mínimo, para o dia 30 de novembro de 2020, 15 (quinze) dias após a disponibilização do Anexo X – Modelagem Jurídica.



Ressalte-se que, diferentemente do afirmado pela EPL, em esclarecimentos ao Edital RCE nº 003/2020, de que “o adiamento da data de entrega de propostas iria de encontro ao apertado cronograma de concessão estabelecido pelo Ministério da Infraestrutura – órgão supervisor da EPL”, **a agenda e organização da Administração Pública não é capaz de afastar o dever de republicar o instrumento convocatório**, sob pena de violação ao princípio da legalidade, além de colocar em risco a competitividade do certame, diante da impossibilidade de elaborar as propostas de preços dentro deste curto prazo, entre a divulgação dos últimos documentos e a abertura do certame.

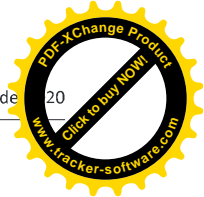
Face ao exposto, serve a presente para requerer o adiamento da sessão pública de apresentação e recebimento das propostas, marcada para o dia 25 de novembro de 2020, em observância ao artigo 39, parágrafo único, da Lei federal nº 13.303/2016, c/c os artigos 43, parágrafo único, e 62, parágrafo 2º, do Regulamento de Licitações da EPL.

Nestes termos, pede deferimento.

São Paulo, 19 de novembro de 2020.

Vernalha Guimarães, Pereira, Guidi e Petian Sociedade de Advogados

**Angélica Petian**  
OAB/SP 184.593



**COORDENAÇÃO DE CONTRATOS COMERCIAIS**

**EXTRATO DE CONCESSÃO DE USO DE ÁREA**

TC Nº 02.2020.011.0002. Concedente: INFRAERO/SBGO, CNPJ 00.352.294/0011-92. Concessionário: GOL LINHAS AÉREAS S/A., CNPJ 07.575.651/0001-50. Mod: DL nº 001/GONC/SBGO/2020). Objeto: Uso de área para atividades de check-in. Preço fixo mensal: R\$ 461,25. Valor Global: R\$ 11.070,00. Vig. 24 meses. Início: 01/12/2020.

**EXTRATO DE CONCESSÃO DE USO DE ÁREA**

TC Nº 02.2020.011.0008. Concedente: INFRAERO/SBGO, CNPJ 00.352.294/0011-92. Concessionário: SIDERAL LINHAS AÉREAS LTDA, CNPJ 10.919.908/0001-57. Mod: DL nº 006/GONC/SBGO/2020). Objeto: Acesso para atividade de transbordo de carga. Preço fixo mensal: R\$ 2.494,23. Valor Global: R\$ 17.459,61. Vig. 7 meses. Início: 03/11/2020.

**COORDENAÇÃO DE CONTRATOS DE ENGENHARIA E FORNECIMENTO**

**EXTRATO DE CONTRATO**

TERMO DE CONTRATO Nº 277-EG/2020/0062. Contratante: INFRAERO - CNPJ: 00.352.294/0062-32. Contratada: MPE ENGENHARIA E SERVIÇOS S.A. - CNPJ: 04.743.858/0001-05. Obj.: Contratação de Empresa para o Serviço de Reforma Civil da Edificação Seção Contra Incêndio (SCI) do Aeroporto do Rio de Janeiro/Santos Dumont - SBRJ. Processo LCT-e.: 145/ADLI-1/SBRI/2020. Valor: R\$ 590.000,00. Rec. Orç.: 062.31301.004-7.20130-9. Vig.: 90 dias corridos a partir da emissão da Ordem de Serviço.

**EXTRATO DE CONTRATO**

TERMO DE CONTRATO Nº 291-ST/2020/0027. Contratante: INFRAERO - CNPJ: 00.352.294/0027-50. Contratada: CONSTRUTORA TERRA SOL LTDA. - CNPJ: 25.194.700/0001-95. Obj.: Contratação dos Serviços Técnicos Especializados de Engenharia, nas Etapas de Serviços Preliminares de Topografia, Sondagem e Investigação Geotécnica, e Elaboração de Projeto Básico de Engenharia para Recuperação de Taludes, no Aeroporto de Belo Horizonte - Carlos Prates. Processo LCT-e.: 084/LALI-5/SBPR/2020. Valor: R\$ 114.700,00. Rec. Orç.: 027.31301.004-7.20130-9. Vig.: 240 dias corridos a partir da emissão da Ordem de Serviço.

**COORDENAÇÃO DE TERMOS DE CESSÃO E CONTRATOS COMERCIAIS**

**EXTRATO DE CONCESSÃO DE USO DE ÁREA**

TC Nº 02.2020.065.0006. Concedente: INFRAERO/SBJR, CNPJ 00.352.294/0065-83. Concessionário: FLYONE SERVIÇO AEREO ESPECIALIZADO, COMERCIO E SERVIÇOS EIRELI. CNPJ: 03.945.337/0001-60. Mod.: LE Nº 010/LALI-2/SBJR/2020. Objeto: Concessão de uso de área destinada à atividade de hangaragem e/ou manutenção de aeronaves próprias e/ou de terceiros, para o desempenho de atividades vinculadas aos serviços aéreos públicos, regulares ou não e/ou serviços auxiliares no Aeroporto de Jacarepaguá/RJ. Adicional de Preço Fixo: R\$ 60.689,94. Preço Mínimo Mensal: R\$ 20.500,00. Variável: 10% Valor Global: R\$ 1.290.689,94. Vig. 60 (sessenta) meses. Dt. Ass.: 03/11/2020.

**EDITAL DE NOTIFICAÇÃO**

A Infraero torna pública, em razão de o destinatário encontrar-se em lugar incerto e não sabido, nos termos do Art. 26-Lei 9.784/99, do Art. 22-Lei 8.443/92 e Art. 164-Lei 8.112/90, a notificação para apresentação de defesa em processo administrativo de aplicação de penalidade, à empresa OCEANAIR LINHAS AÉREAS, CNPJ n. 02.575.829/0001-48, por descumprimento do subitem 18.2 do Termo de Contrato n. 02.2014.025.0010. Por tal descumprimento, a Infraero resolve aplicar a penalidade de impedimento de licitar e contratar com a Infraero e descredenciamento do SICAF por 02 (dois) anos com consequente rescisão contratual. As penalidades serão aplicadas com fundamento no Termo de Contrato (subitem 21.4.2), c.c o artigo 83, inciso III, da Lei nº 13.303, de 30/06/2020. Local para apresentação de defesa, no prazo de 10 (dez) dias úteis, a contar do 1º dia útil seguinte a esta publicação: Infraero - Estrada Parque Aeroporto - Setor de Concessionárias e Locadoras, Lote 05, ED. SEDE - BRASÍLIA - DF, CEP: 71.608-050, horário de atendimento 9:30h às 11:30h e das 13:30h às 15:30h.

RODRIGO JOSÉ DE SOUZA MAGALHÃES  
Gerente de Processos Administrativos de Contratos

**GERÊNCIA DE LICITAÇÕES  
COORDENAÇÃO DE LICITAÇÕES DE RECEITAS EM BRASÍLIA**

**AVISO DE HOMOLOGAÇÃO**

Processo: Licitação Eletrônica nº 127/LALI-2/SBLO/2020. HOMOLOGADA - lotes 1, 2, 3 e 5 desertos e lote 4 fracassado. Autoridade: Superintendente do SBLO. Data: 29/10/2020. Informações: licitabr@infraero.gov.br.

ALEXANDRE VERÍSSIMO  
Coordenador da ADLI-2

**AVISO DE HOMOLOGAÇÃO**

Processo: Licitação Eletrônica nº 206/LALI-2/SBCT/2019. HOMOLOGADA - lotes 1, 2, 7, 8, 12, 13, 15, 16, 17, 22, 23, 24, 25, 26, 38, 43, 53, 64 e 65 desertos e lotes 3, 9, 10 e 29 fracassados. Autoridade: Superintendente do SBLO. Data: 12/2 e 9/10/2020. Informações: licitabr@infraero.gov.br.

ALEXANDRE VERÍSSIMO  
Coordenador da ADLI-2

**AVISOS DE REVOGAÇÃO**

LICITAÇÃO ELETRÔNICA Nº 075/LALI-2/SEDE/2020. Situação: revogada por meio do Ato Adm. nº SEDE-AAD-2020/01560, de 29/10/2020. Autoridade: Superintendente da DNCC. Inf.: licitabr@infraero.gov.br.

LICITAÇÃO ELETRÔNICA Nº 127/LALI-2/SBLO/2020. Situação: revogada por meio do Ato Adm. nº SEDE-AAD-2020/01561, de 29/10/2020. Autoridade: Superintendente do SBLO. Inf.: licitabr@infraero.gov.br.

**EMPRESA DE PLANEJAMENTO E LOGÍSTICA S.A.**

**AVISO DE LICITAÇÃO  
RDC ELETRÔNICO Nº 3/2020 - UASG 395001**

Nº Processo: 50840.101505/2020. Objeto: Contratação de pessoa jurídica, ou consórcio de pessoas jurídicas, para assessoria técnico-operacional, econômico-financeira, jurídico-institucional e mercadológica para fins de desenvolvimento dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) de concessões de rodovias federais, conforme condições e especificações constantes neste Edital e seus anexos. Total de Itens Licitados: 2. Edital: 04/11/2020 das 08h00 às 12h00 e das 14h00 às 17h30. Endereço: Edifício Parque Cidade Torre c - 7 e 8º Andares, - BRASÍLIA/DF ou <https://www.gov.br/compras/edital/395001-99-00003-2020>. Entrega das Propostas: a partir de 04/11/2020 às 08h00 no site [www.comprasnet.gov.br](http://www.comprasnet.gov.br). Abertura das Propostas: 25/11/2020 às 09h00 no site [www.comprasnet.gov.br](http://www.comprasnet.gov.br). Informações Gerais: Esclarecemos que no sítio [www.gov.br/compras/pt-br](http://www.gov.br/compras/pt-br) será utilizada a plataforma do RDC 03/2020, considerando que o sistema ainda não está adequado a Lei nº 13.303/2016. A íntegra do Edital e anexos, encontra-se disponível também no site da EPL, no endereço: <https://www.epl.gov.br/rce-eletronico-n-03-2020>.

HUGO MARCUS SILVA TEIXEIRENSE  
Presidente da Comissão Especial de Licitação Nº 03/2020

(SIASGnet - 03/11/2020) 395001-39205-2020NE111111

**COMPANHIA DOCAS DO CEARÁ**

**EXTRATO DE CONTRATO**

ESPÉCIE: Contrato nº 038/2020. CONTRATANTE: Companhia Docas do Ceará. CONTRATADA: FUNDACION DE LA COMUNIDAD VALENCIANA PARA LA INVESTIGACION, PROMOCION Y ESTUDIOS COMERCIALES DE VALENCIAPORT, NIF nº G97360325. RESUMO DO OBJETO: Inscrição da Diretora Presidente da CDC no Mestrado (MASTER) em Logística e Gestão Portuária, da Universidade Politécnica de Valência, em parceria com a Fundación Valenciaport e Ministério da Infraestrutura. FUNDAMENTO: No art. 30, II, alínea "f" da Lei nº 13.303/2016, na Lei nº 12.846/2013, no Decreto nº 9.507/2018, no Regulamento Interno de Licitações e Contratos da CDC, nas condições estabelecidas no Termo de Referência da Contratação Direta, na proposta da contratada e nas Decisões Direxe nºs 178/2020, de 10/09/2020 e 200/2020, de 16/10/2020. PRAZO DE VIGÊNCIA: 14 (quatorze) meses, contados da emissão da ordem de serviço. VALOR: R\$ 50.273,10. PROCESSO ADMINISTRATIVO nº 50900.000181/2020-51. DATA DE ASSINATURA: 23/10/2020.

**EXTRATO DE TERMO ADITIVO**

ESPÉCIE: Primeiro Aditivo ao Termo de Cessão de uso não oneroso nº 04/2015. CEDENTE: Companhia Docas do Ceará. CESSIONÁRIA: Superintendência Regional de Polícia Federal no Estado do Ceará, CNPJ Nº 00.394.494/0023-41. RESUMO DO OBJETO: prorrogação do prazo de vigência por mais 5 (cinco) anos, bem como a alteração da "Cláusula Primeira - FUNDAMENTO" e da "Cláusula Décima Primeira - DA RESCISÃO". FUNDAMENTO: na Lei nº 8.666/93, nos arts. 10.11 e 17 da Portaria SEP nº 409/2014 e nas Decisões DIREXE nº 164/2020, de 21/08/2020, e 195/2020, de 07/10/2020. PRAZO DE VIGÊNCIA: 5 (cinco) anos.PROCESSO ADMINISTRATIVO nº 20150426-1. DATA DE ASSINATURA: 29/10/2020.

**COMPANHIA DOCAS DO ESPÍRITO SANTO**

**EXTRATO DE CONTRATO**

CONTRATO Nº 025/2020  
PROCESSO: PE Nº 585/2020  
MODALIDADE LICITATÓRIA: Licitação nº 002/2020 (Lei nº 13.303/2016).  
OBJETO: Contratação de empresa especializada na área de engenharia, para execução de contenção de maciço rochoso, composta por entelamento, estruturas ancoradas, chumbadas e drenagem com elaboração de projeto executivo, no Cais de Atalaia, do Porto de Vitória, localizado no município de Vila Velha/ES, conforme especificações, quantitativos e condições estabelecidos no Termo de Referência e seus Anexos.  
CONTRATADO: GEOLOGUS ENGENHARIA LTDA  
CNPJ: 30.017.321/0001-60  
VALOR DO CONTRATO: R\$ 3.641.330,05 (Três milhões, seiscentos e quarenta e um mil, trezentos e trinta reais e cinco centavos).  
VIGÊNCIA: 10 meses.  
DATA DA ASSINATURA: 28 de outubro de 2020.

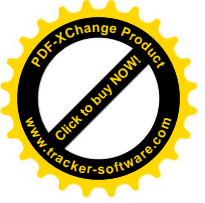
**EXTRATO DE CONTRATO**

CONTRATO Nº 027/2020  
PROCESSO: PE Nº 60/2020  
MODALIDADE LICITATÓRIA: Pregão Eletrônico nº 023/2020  
OBJETO: O objeto do presente instrumento é a prestação de serviços de conservação das áreas verdes da Companhia Docas do Espírito Santo - CODESA, compreendendo limpeza de áreas britadas e vias internas, manutenção e limpeza de canteiros e áreas gramadas, aceiros, cercas vivas, roçada, capina, poda de árvores e arbustos, serviços de jardinagem, recolhimento/varredura de folhas secas e outros restos orgânicos gerados na execução do serviço e destinação final dos resíduos provenientes da conservação dos respectivos locais, nos termos definidos na NBR 10004, dentro do perímetro pertencente às instalações administrativas e operacionais da CODESA, incluindo o emprego de materiais e equipamentos necessários à execução dos serviços a serem realizados, observados os detalhamentos técnico-operacionais, as especificações e as condições constantes no Edital e seus anexos.  
CONTRATADO: ARENITO CONSERVAÇÃO PATRIMONIAL EIRELI ME  
CNPJ: 79.705.182/0001-56  
VALOR DO CONTRATO: R\$ 238.670,15 (duzentos e trinta e oito mil, seiscentos e setenta reais e quinze centavos).  
VIGÊNCIA: 12 meses.  
DATA DA ASSINATURA: 28 de outubro de 2020.

**EXTRATO DE CONTRATO**

CONTRATO Nº 028/2020  
PROCESSO: PE Nº 923/2020  
MODALIDADE LICITATÓRIA: Pregão Eletrônico nº 019/2020  
OBJETO: Contratação de empresa prestadora de serviços, especializada e certificada tecnicamente para manutenção e adequação, sob demanda, de infraestrutura de rede de dados e instalação de pontos lógicos, incluindo redes em fibra ótica e cabo UTP, com fornecimento de materiais e insumos, atendendo às necessidades de infraestrutura de rede de dados da Codesa, conforme especificações e quantitativos no Termo de Referência e seus anexos.  
CONTRATADO: ENGETEL ENGENHARIA E SERVIÇOS LTDA  
CNPJ: 30.787.410/0001-85  
VALOR DO CONTRATO: R\$ 234.292,45 (duzentos e trinta e quatro mil, duzentos e noventa e dois reais e quarenta e cinco centavos).





## **ANEXO IX – MODELO ECONÔMICO-FINANCEIRO**

### **1. DIRETRIZES GERAIS E APRESENTAÇÃO DO PLANO DE TRABALHO**

O método de desenvolvimento das atividades deverá ser apresentado em Plano de Trabalho pela CONTRATADA para a análise e aprovação pela CONTRATANTE, antes do início dos trabalhos correspondentes ao Estudo Econômico-Financeiro.

Fica à critério da CONTRATADA apresentar Planos de Trabalho específicos por atividade ou compilar em um único documento, desde que atendidos os prazos de entrega e desde que previamente acordado com a equipe técnica da CONTRATANTE.

Fica à critério da CONTRATADA apresentar Planos de Trabalho específicos por atividade ou compilar em um único documento, desde que atendidos os prazos de entrega e previamente acordado com a equipe técnica da CONTRATANTE.

Espera-se dos Estudos Econômico-Financeiros uma avaliação das alternativas elaboradas a partir da consolidação dos resultados dos estudos de tráfego, de engenharia e de meio ambiente às premissas macroeconômicas, financeiras e de projeto definidas pelo Poder Concedente.

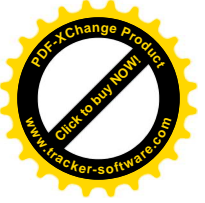
Sendo assim, no Plano de Trabalho, deverão ser indicados os métodos, procedimentos e cronograma para cada uma das etapas listadas a seguir:

- Planilha do Modelo Econômico-Financeiro (MEF);
- Metodologia da Avaliação Econômico-Financeira;
- Estrutura do Relatório da avaliação Econômico-Financeira.

O modelo de planilha de consolidação do Modelo Econômico-Financeiro, deve ser apresentado e aprovado pela CONTRATANTE durante o plano de trabalho.

### **2. ESTUDOS ECONÔMICOS-FINANCEIROS**

Os estudos econômico-financeiros deverão ser realizados em conformidade com as técnicas mais consagradas de economia e finanças, devendo o responsável por esta atividade se abster de utilizar métodos e ferramentas de uso restrito ou de difícil acesso e manipulação, priorizando métodos e ferramentas de fácil edição, como planilhas eletrônicas.



## EMPRESA DE PLANEJAMENTO E LOGÍSTICA

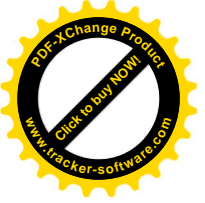
DIRETORIA DE PLANEJAMENTO  
GERÊNCIA DE ESTRUTURAÇÃO DE PROJETOS II



Deverão ser apresentadas estimativas de tarifas de pedágio, e por consequência, de receitas, bem como o fluxo de caixa do empreendimento em análise, de modo que a Taxa Interna de Retorno – TIR não alavancada gerada seja igual àquela previamente definida como premissa do estudo.

Para a realização dos estudos econômico-financeiros deverão ser respeitadas as seguintes premissas a serem definidas pelo Poder Concedente ao longo da condução dos estudos, a saber:

- Premissas macroeconômicas:
  - ✓ Inflação (IPCA);
  - ✓ Produto Interno Bruto – PIB;
  - ✓ Taxa de Juros de Longo Prazo – TJLP;
- Premissas do projeto:
  - ✓ TIR não alavancada;
  - ✓ TIR alavancada;
  - ✓ Prazo da Concessão;
- Demanda e receitas:
  - ✓ Estrutura tarifária, multiplicadores tarifários, etc.;
  - ✓ Elasticidade Tráfego;
- Premissas tributárias:
  - ✓ Incidentes sobre as receitas – ISSQN e PIS/COFINS;
  - ✓ Incidentes sobre o lucro – IRPJ e CSLL;
  - ✓ Incentivos tributários (Utilização do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura – REIDI e benefícios fiscais oriundos de programas de desenvolvimento regional);
- Premissas relativas ao financiamento de referência:
  - ✓ Volume de recursos de terceiros disponível para captação, medido por meio da Relação capital de terceiros/Total de Investimentos;



✓ Metodologias de cálculo do Índice de Cobertura do Serviço da Dívida – ICSD e da relação Patrimônio Líquido/Ativos, bem como os valores limite admitidos para tais convenções;

✓ Custo do financiamento (Indexador mais spread);

✓ Prazo de carência;

✓ Modalidade e prazo de amortização.

Demais premissas a serem consideradas nos estudos:

- Premissas para o cálculo da Verba de Fiscalização, Verba de Segurança no Trânsito, Recursos para Desenvolvimento Tecnológico, e Seguros e Garantias.

- Os valores para ressarcimento da BM&F Bovespa no processo licitatório e para a elaboração dos estudos ambientais pelo Poder Concedente serão fornecidos oportunamente, se houver.

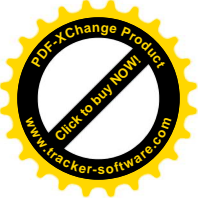
- As projeções deverão se amparar nas tabelas e na metodologia SICRO (DNIT), no que couber e diretrizes recomendadas conforme anexo 12 deste edital.

- Deverão ser observadas, para os grupos de ativos da concessão, as diretrizes emanadas pela regulamentação da Receita Federal do Brasil para o procedimento de depreciação contábil. Dever-se-á observar a amortização dos investimentos dentro do prazo da concessão nos casos em que se verifiquem prazos regulamentares de depreciação superiores à data limite estabelecida para a referida delegação. A depreciação dos investimentos deverá ser deflacionada de acordo com a projeção do IPCA.

- Todas as demais premissas necessárias para acessar os resultados finais esperados que estejam sob responsabilidade da(s) empresa(s) provedora(s) dos estudos deverão ser pormenorizadamente demonstradas, apontando inclusive a(s) fonte(s) da informação e o racional utilizado para obtenção das mesmas.

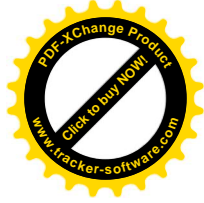
## **2.1. PLANILHA DO MODELO ECONÔMICO FINANCEIRO – MEF**

O modelo econômico-financeiro adotado deverá ser apresentado em uma única planilha eletrônica que consolida todos os dados da modelagem (OPEX, CAPEX e tráfego) e que contenha as diversas memórias de cálculo do estudo (exceto aquelas oriundas de softwares dedicados, tais como CAD e softwares de simulação). Esta planilha não deve apresentar



## EMPRESA DE PLANEJAMENTO E LOGÍSTICA

DIRETORIA DE PLANEJAMENTO  
GERÊNCIA DE ESTRUTURAÇÃO DE PROJETOS II



nenhum tipo de conexão externa, como vínculos com outras planilhas (referências de fórmulas, nomes definidos, etc.), de modo a facilitar a rastreabilidade das informações.

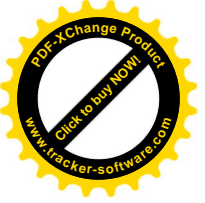
A planilha deverá permitir edição e alteração de todos os seus campos, devendo apresentar as fórmulas e referências, e não somente os dados deles resultantes. Não poderá haver, na planilha entregue, senhas, proteções ou outros dispositivos que comprometam sua utilização e conferência.

Deverá, também, dispor de um painel de controle com a apresentação dos principais dados de entrada (inputs), premissas operacionais projetadas ao longo do prazo da concessão rodoviária e variáveis críticas para as avaliações e resultados, com possibilidade de alterações dos seus valores para simulação de diferentes cenários que contemplem, de maneira consistente entre si, mudanças simultâneas em suas premissas, bem como eventuais opções de implantação integral, em etapas ou lotes do projeto, se aplicável.

Em caso de utilização de macros, estas devem ser fornecidas juntamente com as planilhas e suas estruturas devem seguir as boas práticas de linguagem de programação (utilizar endentação/recuo consistente no código, escolha intuitiva de nomes, evitar repetições desnecessárias, etc.). Além disso, deve ser demonstrado de forma clara o seu racional de funcionamento, por meio de manuais ou comentários explicativos no código. Sempre que possível, as macros devem estar associadas a opções de controles posicionados de forma coerente nas planilhas.

A planilha deve ser estruturada de forma clara para sua operacionalização em caso de necessidade de ajustes no modelo e simulação de diferentes resultados, com possibilidade de alterações dos seus valores para variáveis como:

- Dados macroeconômicos, tais como: projeções do PIB, inflação, câmbio e taxa de juros;
- Volume de tráfego por categoria de veículo;
- Receita de pedágio por categoria de veículo, com detalhamento de perdas estimadas com base em premissas de fugas ou descontos sobre a tarifa base do pedágio;
- Outras receitas, tais como as decorrentes da exploração da faixa de domínio, identificando-as;
- Receitas acessórias projetadas, especificando a origem de cada uma delas pela sua natureza;



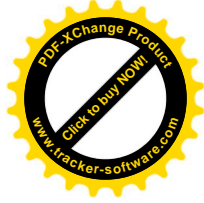
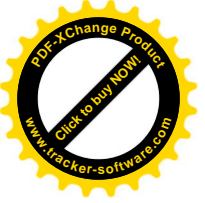
## EMPRESA DE PLANEJAMENTO E LOGÍSTICA

DIRETORIA DE PLANEJAMENTO  
GERÊNCIA DE ESTRUTURAÇÃO DE PROJETOS II



- Investimentos (CAPEX) detalhados, com indicação dos valores de responsabilidade do poder concedente e do concessionário;
- Início e prazos de conclusão dos investimentos;
- Valor da outorga, se aplicável;
- Despesas de operação e manutenção (OPEX) detalhadas, com indicação dos valores realizados pelo poder concedente e pelo concessionário;
- Emolumentos e taxas de regulação e de fiscalização diversas, tais como: Fiscalização, RDT – Recursos de Desenvolvimento Tecnológico, Segurança no Trânsito, Emolumentos à BM&F, Ressarcimento do EVTEA e demais Estudos;
- Impostos diretos e indiretos, encargos tributários e eventuais benefícios fiscais do setor (tais como REIDI e SUDAM);
- Capital de Giro;
- Seguros;
- Garantias;
- Estrutura de Capital do Investidor;
- Fontes e condições de financiamento;
- Desembolsos para pagamento do serviço da dívida;
- Custo de capital próprio e de terceiros e Custo Médio Ponderado de Capital (WACC – Weighted Average Cost of Capital), adequados às condições do mercado observadas para empresas atuantes no setor de concessões rodoviárias, considerando:
  - ✓ A metodologia de cálculo do custo de capital próprio, de terceiro e médio ponderado (WACC) deverá usar as melhores práticas nacionais e internacionais e ser detalhada pormenorizadamente, de maneira a permitir futuras atualizações; e
  - ✓ Na hipótese de o WACC ser calculado ou disponibilizado por órgão do Governo Federal, deverá ser utilizado o valor definido pelo órgão.

Os modelos econômico-financeiros deverão refletir a modelagem completa e fiel do projeto, de modo que assimilem todas as variáveis e riscos inerentes ao projeto em estudo. Nesse sentido, deverão contemplar: (i) análises de sensibilidade e benchmarking; (ii) valor dos bens



reversíveis da concessão; (iii) identificação de receitas acessórias, seus potenciais e incorporação da modelagem;

Deverá ser apresentada estimativa de tarifas de pedágio automatizadas, e por consequência, de receitas, bem como o fluxo de caixa do empreendimento em análise, de modo que a Taxa Interna de Retorno – TIR não alavancada gerada seja igual àquela previamente definida como premissa do estudo.

Deverá ser apresentada a memória de cálculo do fatores redutores e acréscimos financeiros, conforme a metodologia de aferição, cálculo e aplicação do Desconto e do Acréscimo de Reequilíbrio relacionados à prestação dos serviços públicos objeto da Concessão.

Deverão ser apresentadas, além das memórias de cálculos e resultados, todas as bases de dados utilizadas, de forma a permitir a auditoria e replicação de todas as etapas de execução dos estudos até a obtenção dos resultados finais.

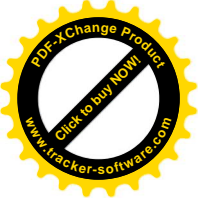
As premissas operacionais deverão ser apresentadas nos moldes dos International Financial Reporting Standards (IFRS) e dos pronunciamentos do Comitê de Pronunciamentos Contábeis (CPC) e projetadas ao longo do horizonte da concessão.

Não serão aceitos dados apresentados em arquivo que impossibilite acesso total ao conteúdo ou que não permita a cópia dos dados para uso em outros computadores ou formatos.

## **2.2. RESULTADOS DOS ESTUDOS**

O modelo econômico-financeiro deve permitir obter e avaliar, a partir do processamento de seus dados de entrada, de simulações ou de procedimentos adicionais:

- O Valor Presente Líquido (VPL);
- A Taxa Interna de Retorno (TIR);
- O Payback simples e descontado;
- O valor da tarifa de pedágio que permita que a Taxa Interna de Retorno (TIR) iguale o custo médio ponderado de capital do concessionário;
- O prazo da concessão rodoviária que permita que a Taxa Interna de Retorno (TIR) iguale o custo médio ponderado de capital do concessionário, para um determinado valor de tarifa de pedágio;
- O valor eventual da outorga;



## EMPRESA DE PLANEJAMENTO E LOGÍSTICA

DIRETORIA DE PLANEJAMENTO  
GERÊNCIA DE ESTRUTURAÇÃO DE PROJETOS II



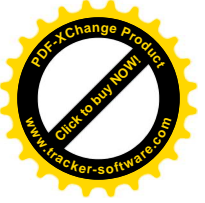
- O valor de aporte público, subsídios e contraprestações públicas, se incorporadas à concessão rodoviária;
- Os Indicadores de Rentabilidade (como por exemplo: Margem EBITDA, Rentabilidade do Patrimônio Líquido, Rentabilidade do Capital Investido);
- Os indicadores de endividamento do futuro do concessionário (Índice de Cobertura de Serviços da Dívida – ICSD, Patrimônio Líquido/Ativo; EBITDA/Dívida Líquida);
- As projeções de Demonstrativo de Resultado do Exercício – DRE, Balanço Patrimonial, Fluxo de Caixa da concessão rodoviária e do Acionista, Quadro de Usos e Fontes;
- Outros fluxos financeiros relevantes;
- O valor residual dos bens reversíveis da concessão rodoviária;
- O valor do Capital Social Mínimo ao longo do contrato de concessão.
- Quadro referente aos indicadores de desempenho, utilizados para a mensuração da disponibilidade e do desempenho operacional do futuro concessionário, com a definição do padrão aceitável de serviços e fatores de redução ou acréscimo financeiro conforme a execução do contrato a ser celebrado entre o poder concedente e o parceiro privado.

O estudo deverá contemplar os resultados de análises de sensibilidade e produzir simulações (por exemplo, pelo Método de Monte Carlo) das principais variáveis do modelo que afetam a sustentabilidade financeira do projeto, de modo que permita assimilar todos os riscos inerentes à concessão.

O modelo econômico-financeiro apresentado deverá permitir a transformação de valores nominais para valores reais e vice-versa.

Deverá ser apresentado o cálculo para a aplicação de eventuais descontos sobre a tarifa base do pedágio em função do tipo de cobrança (manual ou automática); horário de cobrança; ou frequência de viagens (desconto para usuário frequente).

O estudo deverá apresentar a Matriz de Riscos da concessão, observando a modelagem final do projeto, a qual deverá considerar todos os inputs técnico-operacionais, econômico-financeiros e jurídico-institucionais pertinentes, inclusive fornecidos pelo poder concedente, de modo a assegurar que todos os riscos vislumbrados à concessão estejam devidamente tratados na documentação do projeto. A matriz de riscos deverá conter a identificação dos riscos e impactos envolvidos, nas óticas do investidor, do financiador e do Poder Público.



Deverá ainda contar com análise desses riscos e determinar as estratégias de gerenciamento e mitigação destes.

### **3. RELATÓRIO FINAL CONSOLIDADO**

Todo material gerado durante a realização do Estudo deverá ser disponibilizado de forma integral, em formato aberto e organizado em relatórios parciais, incluindo eventualmente aplicativos necessários para visualização de levantamentos e/ou documentos específicos.

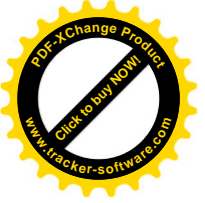
Além da entrega de todo material, a CONTRATADA deverá elaborar e disponibilizar um relatório final consolidado abrangendo todas as análises e conclusões com o intuito de agregar em um único documento soluções adotadas, sendo que esse relatório consolidado será parte dos produtos a ser disponibilizado nas etapas de Consulta e Audiência Pública, Controle Externo e Licitação.

O Relatório de Avaliação Econômico-Financeira deverá apresentar a descrição do modelo econômico-financeiro considerado para o estudo da concessão rodoviária, identificando os pontos críticos da modelagem e as principais metodologias e premissas adotadas.

O relatório deverá apresentar os resultados de:

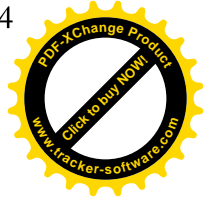
- Modelo e valores das tarifas de pedágio;
  - Estimativas de demanda;
  - Receitas, inclusive as acessórias;
  - Valores e períodos em que os investimentos serão necessários;
  - Custos operacionais; e
  - Outras variáveis relevantes para a modelagem.
- O Relatório de Avaliação Econômico-Financeira deverá incluir elementos que auxiliem na apresentação de resultados e premissas, tais como:
- Fontes dos dados de entrada, tais como publicações e referências oficiais ou de mercado;
  - Relação de bens reversíveis que poderão ser aproveitados (computadores, instalações, veículos, etc.), no caso de licitação de uma concessão rodoviária existente, ou que deverão ser devolvidos ao final do horizonte da concessão, inclusive com critérios de repartição e compartilhamento com a Administração Pública.





O Relatório de Avaliação Econômico-Financeira deverá conter:

- Uma descrição das propostas analisadas, com suas respectivas justificativas, sob o ponto de vista econômico-financeiro;
- A identificação dos pontos críticos da Avaliação Econômico-Financeira e recomendação de ajustes necessários, bem como proposição de ações que possam gerar valor para o futuro concessionário, o poder concedente e demais stakeholders;
- Uma comparação dos seus resultados com relação a projetos do setor, nos mercados nacional e internacional, de maneira a caracterizar a atratividade do empreendimento, avaliar qualitativamente as estratégias analisadas e identificar eventuais discrepâncias;
- A recomendação, por meio do fluxo de caixa descontado da firma e do acionista, dos valores mínimos das outorgas da concessão, se aplicável;
- A possibilidade de eventual indenização pelos ativos regulatórios não amortizados, a serem transferidos para o novo concessionário.



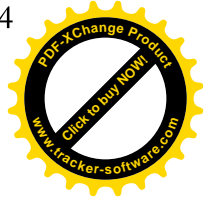
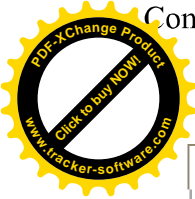
## Visualizar Avisos, Impugnações e Esclarecimentos

**UASG:** 395001 - EMPRESA DE PLANEJAMENTO E LOGÍSTICA S.A - EPL

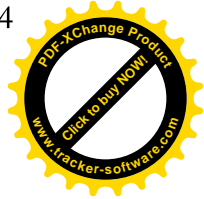
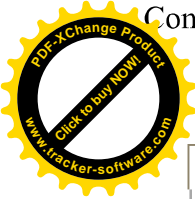
**Licitação nº:** 3/2020 

**Modo de Disputa:** Fechado

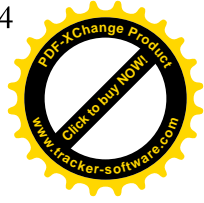
Avisos Esclarecimentos Impugnações	
Esclarecimento 18/11/2020 18:37	<p>Mensagem: Em relação ao item 8.7.3 – Qualificação da Equipe Técnica, no quadro apresentado, quando da descrição do profissional “Coordenador de Estudos Ambientais”, na coluna “Formação”, descreve-se como Profissional de Nível Superior (engenharia ou biologia). Questionamos o caráter restritivo da formação especificada, considerando que já é sabido e consagrado em diversos Editais de Licitação já tramitados tanto da própria EPL como do DNIT, que o Profissional responsável por Estudos Ambientais pode ser oriundo de diversas formações, pois todas elas compõem os referidos estudos. Portanto, entendemos que esse caráter restritivo não encontra amparo legal e nem mesmo técnico, ao restringir a possibilidades de que outros profissionais de nível superior (geógrafo, geólogo, etc), desde que comprovados os 10 anos de experiência no setor de infraestrutura de transportes e logística, possa participar como Coordenador de Estudos Ambientais. Dessa forma, solicitamos que a redação do quadro formação para o profissional “Coordenador de Estudos Ambientais”, seja “Nível Superior (qualquer área)”, da mesma forma que o Coordenador Geral.</p> <p>Resposta: Entende-se que os critérios de habilitação da equipe técnica estabelecidos não são restritivos e referem-se apenas a aspectos e exigências de qualificação técnica e econômica indispensáveis à garantia do cumprimento das obrigações do futuro contrato. Nesse sentido, os estudos ambientais foram considerados uma das parcelas de maior relevância da contratação, sendo assim, fundamental que a contratada tenha pelo menos um profissional com formação específica na área (engenharia ou biologia), para atuar como coordenador e responsável técnico pelos trabalhos. Conforme disciplinado no Projeto Básico e no Anexo III – Estudos Ambientais, há diversas atividades a serem executadas pela contratada que exigem conhecimento técnico específico e especializado (v.g. caracterização do meio físico, caracterização do meio biótico, caracterização do meio antrópico e levantamentos de campo), passíveis de serem realizadas a contento apenas por profissionais com formação na área. Desse modo, caso a Administração optasse pela formação em qualquer área do conhecimento, haveria relevantes riscos quanto à qualidade técnica dos produtos a serem elaborados. Entendeu-se, portanto, que a mera experiência na área seria insuficiente para demonstrar de maneira objetiva qualificação técnica especializada para execução dos estudos ambientais. Esse requisito, por óbvio, não impede que a contratada detenha outros profissionais com formações distintas e tempo de experiência na área. Espera-se, apenas, que haja um coordenador com formação específica e que seja responsável técnico pelos trabalhos e pela interlocução com a área técnica da EPL e com os diversos atores governamentais responsáveis pelo licenciamento ambiental dos empreendimentos.</p>
Esclarecimento 18/11/2020 14:56	<p>Mensagem: 1.O item editalício 8.7.3 reza: 8.7.3 -Para Qualificação da Equipe Técnica, para cada um dos Grupos, deverá ser apresentada documentação apta a comprovar os seguintes requisitos, conforme com o Anexo XVIII: 8.7.3.2 -A comprovação referida no item 8.7.3 será realizada mediante a apresentação dos seguintes documentos comprobatórios: 8.7.3.2.1 -Diploma de graduação requerido para a função, emitido por instituição de ensino superior reconhecida pelo MEC, emitida por instituição de ensino superior reconhecida pelo MEC; 8.7.3.2.2 -Currículo Vitae, conforme o Anexo XVIII -Modelo de Currículo, devidamente assinado pelo profissional designado, demonstrando a experiência requerida para a função; 8.7.3.2.3 -Registro no Conselho de Classe competente para sua área de graduação, quando couber; e 8.7.3.2.4 -Declaração com o seguinte teor: “Declaro, sob as penas da lei, que executarei o objeto do Edital de RCE nº 03/2020-EPL, do Projeto Básico, do Cronograma, da Proposta da Empresa/Consórcio e sem quaisquer incompatibilidades com outros projetos, em especial aqueles executados no âmbito da EPL. 8.7.3.3 -Ao Currículo referido no item 8.7.3.2.2 deverão ser anexados atestados ou certidões indicando que o profissional seja parte da equipe técnica da Contratada, emitidos por pessoas jurídicas de direito público ou privado, neles constando os contratos, nomes do contratado, do contratante e discriminação dos serviços, aptos a comprovar o setor e o tempo de experiência do profissional;</p>



<b>Avisos Esclarecimentos Impugnações</b>	
	<p>2.A título de esclarecimento, solicitamos seja informado se os atestados ou certidões devem ser anexados ao currículo que compõe a proposta a ser endereçada na licitação.</p> <p>Resposta: O item 8.7.3.3 faz referência expressa ao curriculum vitae mencionado no item 8.7.3.2.2. Assim, os atestados ou certidões (mencionados no item 8.7.3.3) aptos a comprovar a experiência requerida pelo profissional devem ser anexados ao curriculum vitae (mencionado no item 8.7.3.2.2).</p>
Esclarecimento 18/11/2020 14:55	<p>Mensagem: Com referência ao Edital RCE nº 003/2020, gostaríamos de solicitar um adiamento na data de entrega da abertura da proposta em virtude de sua complexidade.</p> <p>Resposta: Entende-se que o prazo previsto no Edital (21 dias) segue a legislação aplicável e é suficiente para apresentação de propostas de preço pelas empresas interessadas na licitação. Sobre esse ponto, ressalta-se, inclusive, que os interessados não apresentarão propostas técnicas, o que reduz consideravelmente a complexidade da tarefa a ser empreendida. Por fim, é relevante salientar que o adiamento da data de entrega de propostas iria de encontro ao apertado cronograma de concessões estabelecido pelo Ministério da Infraestrutura – órgão supervisor da EPL nos termos do Decreto nº 10.368/2020.</p>
Esclarecimento 18/11/2020 14:53	<p>Mensagem: 1. Entendemos que, para fins da comprovação da qualificação técnica exigida no item 8.7.1.4.2 do Edital, serão aceitos atestados oriundos de Procedimentos de Manifestação de Interesse – PMIs cujos estudos tenham sido aproveitados e o edital tenha sido publicado. Está correto nosso entendimento? Além disso, manifestamos, desde já, nosso interesse em apresentar proposta na referida licitação, em consórcio com outras empresas capacitadas a atender às necessidades de V.Sas. no que tange ao cumprimento do objeto licitado. Todavia, o prazo concedido para a elaboração e apresentação da proposta não é suficiente, uma vez que a elaboração de Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) de concessões de rodovias federais é complexa e depende da reunião de esforços de mais de, pelo menos, três pessoas jurídicas consultoras. Nesse sentido, como é de conhecimento, para constituir um consórcio apto a participar de licitações envolvendo objeto de monta e complexidade tais como a da licitação em questão, além da verificação da qualificação técnica de cada uma das consorciadas, as consultorias precisam ser avaliadas entre si sob diversos aspectos de Compliance, o que demanda tempo. Soma-se a isso o fato de que o objeto da licitação implica o levantamento e análise minuciosa de dados, bem como a formulação de preços competitivos, que representem vantagem para a Administração Pública. Diante disso, resta insuficiente o prazo concedido para a formulação de propostas adequadas e condizentes com o interesse público. Dessa forma, com vistas a apresentar a proposta mais adequada e vantajosa para a EPL, vimos solicitar o adiamento da data designada para a entrega das propostas – 25/11/2020 – em, no mínimo, 20 (vinte) dias.</p> <p>Resposta: Em relação à aceitação de atestados oriundos de PMI, cabe destacar que a EPL já esclareceu esse ponto em questionamentos anteriores, consoante registro no portal comprasnet, bem como no link: <a href="https://www.epl.gov.br/rce-eletronico-n-03-2020">https://www.epl.gov.br/rce-eletronico-n-03-2020</a> (Esclarecimento 02) Quanto ao adiamento da data designada para entrega das propostas, entende-se que o prazo previsto no Edital (21 dias) segue a legislação aplicável e é suficiente para apresentação de propostas de preço pelas empresas interessadas na licitação. Sobre esse ponto, ressalta-se, inclusive, que os interessados não apresentarão propostas técnicas, o que reduz consideravelmente a complexidade da tarefa a ser empreendida. Por fim, é relevante salientar que o adiamento da data de entrega de propostas iria de encontro ao apertado cronograma de concessões estabelecido pelo Ministério da Infraestrutura – órgão supervisor da EPL nos termos do Decreto nº 10.368/2020.</p>
Esclarecimento 13/11/2020 11:39	<p>Mensagem: 2: Adicionalmente, quantas empresas são permitidas na constituição de consórcio?</p> <p>Resposta: Sendo observada as disposições do item 8.2.3., do Edital, o quantitativo de empresas na eventual constituição de consórcio é de cunho exclusivo das empresas que dele participarão, com a devida e inequívoca indicação da empresa-líder, que deverá possuir amplos poderes para representar os consorciadas no procedimento licitatório e no instrumento contratual, receber e dar quitação,</p>



<b>Avisos Esclarecimentos Impugnações</b>	
	<p>responder administrativa e judicialmente, inclusive receber notificação, intimação e citação.</p>
<p>Esclarecimento 13/11/2020 11:39</p>	<p>Mensagem: 1. Para atendimento deste item, a Licitante deverá apresentar edital publicado e contrato assinado?</p> <p>Resposta: Para melhor evidência entre a correlação dos atestados apresentados com as exigências dispostas no item 8, do Edital, não há prejuízo no envio do “edital publicado e contrato assinado”, vez que se presume que o aludido atestado seja decorrente desses artefatos. Dessa feita, nos termos dos itens 4.8 e 4.9 do Edital, além dos documentos supramencionados, a CEL poderá promover diligência destinada a esclarecer ou completar a instrução do processo, vedada a apresentação posterior de documentos e/ou informações que alterem a formulação da proposta.</p>
<p>Esclarecimento 11/11/2020 17:06</p>	<p>Mensagem: Na qualificação técnica em relação à Modelagem Jurídica, conforme item 8.7.1.4, indagamos se serão aceitos atestados oriundos de Procedimentos de Manifestação de Interesse – PMIs cujos estudos tenham sido aproveitados, a licitação tenha ocorrido e o contrato assinado. Isso evidencia um real valor à EPL, em que pese não ser uma experiência de Assessoria Jurídica na estruturação de projeto para a Administração Pública Direta ou Indireta. Caso não seja aceita este tipo de evidência, solicitamos justificar o fato e fornecer a base legal para alijar licitante que evidentemente possui a experiência necessária.</p> <p>Resposta: Em resposta ao pedido de esclarecimento, destaca-se as manifestações das Unidades Administrativas da EPL cujo teor a CEL aquiesce em sua integralidade: Analisando a questão, entendo que, salvo melhor juízo, desde que os atestados oriundos de Procedimentos de Manifestação de Interesse – PMIs derivem de estudos que tenham sido aproveitados, a licitação tenha ocorrido e o contrato assinado, não há qualquer impedimento legal para o cabimento de atestado de estruturação via PMI. Isso porque, além de não haver objeção técnica, tendo em vista o posicionamento da assessoria da Diretoria de Planejamento de que “ o atestado de estruturação via PMI deve ser aceito, pois atende ao requisito do item 8.7.1.4”, tem-se que o PMI é figura de caráter processual por meio da qual particulares são convocados a submeter desde investigações, estudos e levantamentos preliminares até projetos de interesse público contratáveis junto à Administração Pública. Por meio do PMI, a Administração Pública recebe solicitações e confere autorizações aos sujeitos interessados em apresentar contribuições de interesse público, com o objetivo de selecionar uma delas para, por meio de licitação subsequente, promover a futura contratação de determinado empreendimento. Assim, se o PMI resultar em um edital, se o projeto segue seu curso normal e se há interessados, haveria um suposto selo de qualidade, diante do fato de o mercado ter realizado um crivo de qualidade do mesmo. Diante disso, se é viável adotar um critério com menor barreira de entrada, em tese, fomenta a competitividade, ou seja, quanto maior a competição, maior a chance de se encontrar a melhor proposta. Ademais, para que a Administração alcance o melhor contrato, é necessário que agentes públicos promovam uma ampliação razoável do acesso ao processo licitatório. Esse é o propósito na aplicação do princípio da competitividade, alcançar a proposta mais vantajosa para a Administração Pública, que é uma das finalidades da licitação. Portanto, não é permitida a adoção de medidas que comprometam o caráter competitivo do certame. Pelo contrário, as cláusulas do edital devem ser redigidas de forma a oportunizar a competição; a atuação dos responsáveis pela condução do processo seletivo da licitação devem ter igual diretriz: estimular e ampliar a competição. Nesse sentido o art. 37, XXI da CF, determina que as exigências de qualificações técnica e econômica devem se restringir ao estritamente indispensável para garantia do cumprimento das obrigações. Ademais, inobservância de tal princípio na realização de procedimento licitatório enseja na nulidade da licitação. Ante todo o exposto, entende-se que a vedação de atestados oriundos de Procedimentos de Manifestação de Interesse – PMIs cujos estudos tenham sido aproveitados, a licitação tenha ocorrido e o contrato assinado no procedimento licitatório da EPL (RCE 003/2020), constatado que não possui inviabilidade técnica, não possui guarida na legislação relacionada ao tema. CONCLUSÃO Fica mantida as demais informações e a data da abertura deste certame.</p>
<p>Esclarecimento 11/11/2020 09:12</p>	<p>Mensagem: Os itens 9.5.e 9.5.2.2.do edital indicamo AnexoXVIII, contudo o referido anexo não foi encontrado dentre os documentos disponibilizados pela EPL.</p>



### Avisos Esclarecimentos Impugnações

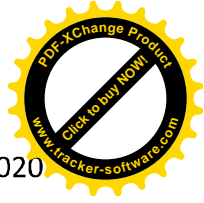
O Anexo ainda será postado no site? Do mesmo modo o item 9.4.do edital mencionao AnexoXIX, que também não foi encontrado dentre os documentos disponibilizados pela EPL. Esse anexo também será postado no site?

Resposta: A Comissão Especial de Licitação do RCE 03/2020, cujo objeto é a “contratação de pessoa jurídica, ou consórcio de pessoas jurídicas, para assessoria técnico-operacional, econômico-financeira, jurídico-institucional e mercadológica para fins de desenvolvimento dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) de concessões de rodovias federais, conforme especificações e quantitativos estabelecidos no Projeto Básico e seus anexos, ID (2904565), em sua versão final” comunica aos interessados na participação deste certame que foi JUNTADO no link <https://www.epl.gov.br/rce-eletronico-n-03-2020>, os anexos XVIII - Modelo de Currículo (SEI 2854861) e XIX – Estudo Técnico Preliminar (SEI 2848144).

Aviso  
09/11/2020 10:48

Mensagem: ANEXO X – MODELAGEM JURÍDICO - PROJETO BÁSICO - RCE Nº 03/2020 A Comissão Especial de Licitação do RCE 03/2020, cujo objeto é a “contratação de pessoa jurídica, ou consórcio de pessoas jurídicas, para assessoria técnico-operacional, econômico-financeira, jurídico-institucional e mercadológica para fins de desenvolvimento dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) de concessões de rodovias federais, conforme especificações e quantitativos estabelecidos no Projeto Básico e seus anexos, ID (2904565), em sua versão final” comunica aos interessados na participação deste certame que foi RETIFICADO no link <https://www.epl.gov.br/rce-eletronico-n-03-2020>, o ANEXO X – MODELAGEM JURÍDICO. HUGO MARCUS SILVA TEIXEIRENSE Presidente da Comissão Especial de Licitação RCE nº 03/2020

Voltar



Brasília, 11 de novembro de 2020

**JUNTADA DE ANEXO XVIII E XIX – PROJETO BÁSICO - RCE Nº 03/2020**

A Comissão Especial de Licitação do RCE 03/2020, cujo objeto é a “*contratação de pessoa jurídica, ou consórcio de pessoas jurídicas, para assessoria técnico-operacional, econômico-financeira, jurídico-institucional e mercadológica para fins de desenvolvimento dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) de concessões de rodovias federais*”, conforme especificações e quantitativos estabelecidos no Projeto Básico e seus anexos, ID (2904565), em sua versão final” comunica aos interessados na participação deste certame que foi JUNTADO no link <https://www.epl.gov.br/rce-eletronico-n-03-2020>, os anexos XVIII - Modelo de Currículo (SEI 2854861) e XIX – Estudo Técnico Preliminar (SEI 2848144).

HUGO MARCUS SILVA TEIXEIRENSE  
Presidente da Comissão Especial de Licitação  
RCE nº 03/2020

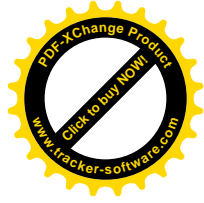
Para fins de transparência este AVISO foi devidamente publicado no seguintes endereços: <https://www.gov.br/compras/pt-br/> ( **CONSULTAS > RDC > EM ANDAMENTO > CÓD. UASG “395001”** ) e <https://www.epl.gov.br/rce-eletronico-n-03-2020>.



Documento assinado eletronicamente por **Hugo Marcus Silva Teixeira, Coordenador(a)**, em 11/11/2020, às 09:08, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [https://sei.infraestrutura.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.infraestrutura.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **3403564** e o código CRC **ECE54CF3**.



Empresa de Planejamento e Logística S.A.

EMPRESA DE PLANEJAMENTO E LOGÍSTICA  
DIRETORIA DE PLANEJAMENTO  
GERÊNCIA DE ESTRUTURAÇÃO DE PROJETOS 2

Estudo Técnico Preliminar da Contratação/GEPRO2-EPL/DPL-EPL-EPL

Brasília, 02 de outubro de 2020.

## ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR

### I - DO OBJETIVO

1. Este documento tem como objetivo apresentar os principais elementos necessários à contratação de serviços técnicos especializados para auxiliar a Empresa de Planejamento e Logística S.A. – EPL na elaboração de estudos para estruturação e consolidação de projetos de concessões rodoviárias.
2. Os serviços técnicos especializados incluem a contratação de pessoa jurídica, ou consórcio de pessoas jurídicas, para assessoria técnico-operacional, econômico-financeira, jurídico-institucional e mercadológica para o desenvolvimento de Estudos de Pré-Viabilidade (“EPV”) e Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (“EVTEA”) para estruturação de projetos de concessões rodoviárias federais, conforme especificações descritas no Projeto Básico.
3. Este Estudo Preliminar Técnico tem por base o “Documento de Formalização da Demanda”. Adicionalmente, o Estudo Preliminar visa a atender as regras e diretrizes do procedimento de contratação de serviços sob o regime de execução indireta no âmbito da Administração Pública federal direta, autárquica e fundacional, em especial da Instrução Normativa nº 5, de 26 de maio de 2017, o Regulamento de Licitações da EPL e, sobretudo, a Lei nº 13.303/2016.
4. Ademais, conforme artigo 79 do Regulamento de Licitações da EPL, caberá ao Agente/Comissão de Licitação conduzir a sessão pública, que poderá ser realizada pelos modos de disputa aberto ou fechado.

### II - BREVE HISTÓRICO

5. Por meio do Ofício nº 364/2020/GAB-SFPP/SFPP (SEI [2482426](#)), de 22 de maio de 2020, a Secretaria de Fomento, Planejamento e Parcerias (“SFPP”) do Ministério da Infraestrutura (“MInfra”) solicitou que a EPL avaliasse a “contratação de estudos para estruturação de concessão rodoviária” dos seguintes trechos, com extensão total de aproximadamente 4.250 km:

- a) **BR-158/155/MT/PA** (Ribeirão Cascalheiro/MT – Marabá/PA), com 1.067,9 km;
- b) **BR-135/316/MA/PI** (São Luís/MA – Teresina/PI), com 450,6 km; e
- c) **BR-163/MS** (Mundo Novo/MS – Sonora/MS), atualmente operada pela MSVias, com 845,9 km;
- d) **BR-060/153/262/DF/GO/MG** (Brasília/DF – Betim/MG), atualmente operada pela Concebra, com 1.202,1 km; e
- e) **BR-040/DF/GO/MG** (Brasília/DF – Juiz de Fora/MG), atualmente operado pela Via040, não incluído nos estudos para nova concessão da Concer, com aproximadamente 674,4 km.

## JUSTIFICATIVA E NECESSIDADE DE CONTRATAÇÃO

Ao acolher a solicitação da SFPP, a EPL atua na qualidade de uma empresa pública federal criada pela Lei nº 12.404/2011<sup>[1]</sup>, vinculada ao Ministério da Infraestrutura por força do Decreto nº 10.368/2020<sup>[2]</sup>, e integrante da Administração Pública por força do Decreto-Lei nº 200/1967<sup>[3]</sup>.

7. Entes da Administração Pública, como não poderia deixar de ser, estão vinculados a uma série de diplomas normativos que, olhados de maneira holística, permitem inferir seus traços estruturais, funcionalmente sujeitos ao interesse público, isto é, vinculados aos objetivos do Estado brasileiro<sup>[4]</sup>. Como empresa estatal que é, a EPL é “coadjuvante de misteres estatais”:

O traço nuclear das empresas estatais, isto é, das empresas públicas e sociedades de economia mista, reside no fato de serem coadjuvantes de misteres estatais. Nada pode dissolver este signo insculpido em suas naturezas. Dita realidade jurídica representa o mais certo norte para a interpretação destas pessoas. Consequentemente, aí está o critério retor para interpretação dos princípios jurídicos que lhes são obrigatoriamente aplicáveis, pena de converter-se o acidental – suas personalidades jurídicas de Direito Privado – em essencial, e o essencial – seu caráter de sujeitos auxiliares do Estado – em acidental<sup>[5]</sup>.

8. Entre os normativos que organizam a estrutura de empresas públicas, podem-se citar o próprio Decreto-Lei nº 200/1967, a Lei nº 12.527/2011<sup>[6]</sup>, a Lei nº 4.717/1965<sup>[7]</sup>, o Decreto nº 99.955/1990<sup>[8]</sup>, a Lei nº 6.404/1976<sup>[9]</sup> e a Lei nº 13.303/2016<sup>[10]</sup>. Esses diplomas delimitam o quadro geral em que as atividades de uma empresa pública são desempenhadas, imputando a ela comandos fundamentalmente relacionados à forma de exercício da atividade econômica, regras de planejamento, descentralização administrativa, controle e transparência de seus atos de gestão. As empresas públicas atuam, portanto, como parte integrante da Administração Pública, desempenhando funções típicas de Estado<sup>[11]</sup>.

9. Por conseguinte, as empresas públicas se submetem aos comandos expressos na Constituição Federal, nomeadamente (i) aos princípios constitucionais do artigo 37<sup>[12]</sup>, (ii) aos comandos finalísticos dos artigos 3º, 170 e 219<sup>[13]</sup>, (iii) aos artigos 174, 165 e 21, IX<sup>[14]</sup>, que determinam a obrigatoriedade da atividade de planejar<sup>[15]</sup> para o atingimento de tais fins e (iv) aos artigos 175 e 173, por meio dos quais o Estado poderá atuar tendo empresas estatais como formas empresárias para prestação de serviços públicos ou para o desenvolvimento de atividades econômicas em sentido estrito<sup>[16]</sup>.

10. Não restam dúvidas, portanto, de que a tarefa de estruturar projetos de concessão no setor de logística e transportes, mediante a elaboração de estudos de viabilidade técnica, é uma das atividades que a EPL, justificada e legitimamente<sup>[17]</sup>, deve exercer sob diretriz do Ministério da Infraestrutura, nos termos do que autorizam os artigos 3º, II, e 5º, I, da Lei nº 12.404/2011<sup>[18]</sup> e do artigo 4º, I, de seu Estatuto Social<sup>[19]</sup>.

11. Dada a diretriz pelo Ministério da Infraestrutura – órgão supervisor da EPL, conforme visto acima –, cabe à empresa estatal o seu cumprimento, no âmbito de suas atribuições legais.

12. Outrossim, cumpre assentar que a EPL não dispõe dos recursos necessários à realização de todo o escopo dos estudos internamente. Há diversas atividades de cunho técnico, especialmente ligadas a levantamentos de campo (v. g. contagens, pesquisa origem-destino, preferência declarada, cadastros de engenharia) e a áreas muito específicas da engenharia (v. g. estrutura, desenho técnico, geotecnia, drenagem, operação rodoviária), que demandam equipamentos e mão de obra que a EPL não detém<sup>[20]</sup>.

13. Mesmo no que tange às demais atividades de engenharia, modelagem de tráfego, modelagem econômico-financeira e modelagem de jurídica, diante do volume de informações que deverão ser processadas e tratadas, impõe-se, quando menos, a contratação de apoio de terceiros com vistas à boa execução.

14. Naturalmente, a execução de atividades de terceiros não prescinde do acompanhamento,





especializados, todos com nível superior e muitos pós-graduados em suas respectivas áreas de conhecimento [21], estão à altura do desafio proposto pelo MInfra.

15. Ademais, a contratação terá o condão de gerar relevantes ganhos de escala. Além dos requisitos técnicos dos serviços objeto da contratação, há de se atentar aos aspectos logísticos e operacionais dos trabalhos. Nesse ponto, grande parte dos serviços contratados demanda a realização de trabalhos *in loco* e com uma quantidade significativa de mão-de-obra, bem como de reuniões em Brasília. Assim, aproveitar a estrutura de empresas com atuação local ou nacional pode trazer ganhos de produtividade para o projeto e reduzir os custos com deslocamentos, com possibilidade de utilização dos mesmos profissionais em mais de um serviço.

16. Deve-se, ainda, considerar a melhor utilização dos quadros da EPL especializados no setor rodoviário. Além dessa futura contratação, cabe destacar que a equipe também é responsável pelos estudos de diversas outras rodovias federais, conforme dito acima. Assim, o deslocamento dos profissionais para atividades como, por exemplo, coleta de dados *in loco*, realização de inventários e de laudos de equipamentos por longo período de tempo seria um risco para o cronograma de concessões estabelecido pelo MInfra. Além disso, considera-se que a expertise dos profissionais será melhor empregada nas atividades de supervisão do trabalho dos contratados mediante reuniões de alinhamento, acompanhamento do cronograma de trabalhos e gestão do contrato de prestação de serviço firmado com a contratada. Com base nas informações coletadas por meio da contratação, a equipe da EPL realizará as análises necessárias para aprovação da versão final dos estudos.

17. Por fim, é relevante destacar que, no âmbito do Processo nº [50840.100821/2020-83](#), a área técnica da Diretoria de Planejamento, por meio da Nota Técnica nº 01/2020/DPL/EPL (SEI [2594868](#)), vislumbrou a possibilidade de contratação direta por *oportunidade de negócio*, nos termos do que autoriza o artigo 28, § 3º, II, da Lei nº 13.303/2016. Considerando, entretanto, que as tratativas com eventual parceiro estratégico não tiveram prosseguimento, é imperiosa a contratação mediante licitação, nos termos do já exposto no item IV da referida Nota Técnica.

18. Justifica-se, assim, a contratação ora proposta.

#### IV - ALINHAMENTO COM OS INSTRUMENTOS DE PLANEJAMENTO DA EPL

19. Verifica-se que a contratação está alinhada com o Plano de Negócios da EPL, que prevê, dentre as atividades para 2020, a estruturação de projetos de concessão de infraestrutura rodoviária.

#### V - REQUISITOS DA CONTRATAÇÃO

20. A definição dos requisitos técnicos da contratação depende da complexidade dos serviços a serem prestados e da não limitação da competição no certame. Assim, buscaram-se parâmetros objetivos para a qualificação técnica das licitantes, conforme será exaustivamente demonstrado a seguir.

##### V.1. Justificativas para separação dos lotes rodoviários em dois grupos

21. Optou-se por dividir a licitação dos lotes rodoviários demandados pelo Ministério da Infraestrutura em dois grupos: **GRUPO A** e **GRUPO B**.

22. O **GRUPO A** é composto pelo Lote 1 (BR-155/158/MT/PA), Lote 2 (BR-135/316/MA) e Lote 3 (BR-163/MS), totalizando 2.364,4 km de extensão; por sua vez, o **GRUPO B** abrange o Lote 4 (BR-060/153/262/DF/GO/MG) e o Lote 5 (BR-040/DF/GO/MG), totalizando 1.876,5 km de extensão.

23. Agruparam-se os lotes em trechos com aproximadamente 2.000 km de extensão cada, com o objetivo de aproveitar, ao máximo, ganhos de escopo e escala obtidos durante a elaboração dos estudos técnicos, o que não ocorreria fosse estruturada uma contratação por lote rodoviário (ou subdivididos cada lote em "sublotes" rodoviários). Assegura-se, assim, que os custos com "produtos comuns" sejam aproveitados com a união dos lotes rodoviários em grupos (v.g. PMO, sondagem de

do certame, já que as empresas do setor detêm a capacidade técnica para estruturar projetos de maior magnitude, como comprovou a pesquisa de mercado realizada. Ademais, é relevante ressaltar que os custos administrativos internos para fiscalizar e coordenar as informações de 05 (cinco) ou mais contratos administrativos (como seria o caso se se optasse por licitar cada lote ou "sublotes" rodoviários) são incomparavelmente maiores se comparados aos custos para fiscalização e coordenação de até 02 (dois) contratos, como no presente caso.

24. Da mesma forma, entendeu-se que a licitação de um único lote de 4.000 km poderia representar uma restrição injustificada à competitividade do certame, já que menos empresas no mercado são capazes de estruturar, concomitantemente, projetos de concessão dessa magnitude.

25. Nesse sentido, inclusive, a própria EPL possui experiências bem-sucedidas com estudo de malha de aproximadamente 2.000km. Como exemplo, pode-se citar a elaboração dos estudos técnicos para o lote da NovaDutra/CRT/CONCER/BR-153 (Contrato n.º 13/2017), com extensão total de 2.100km. Ainda, tem-se os estudos da malha rodoviária no Paraná (Acordo de Parceria n.º 1/2019), que, embora totalizarem 4.000 km, a malha foi dividida em dois para fins de contratação de consultorias pela IFC. Infere-se, assim, que a extensão de 2.000 km por grupo é adequada para fins da presente contratação.

26. Em relação à composição interna, os GRUPOS A e B dividem-se entre rodovias objeto de relicitação (BR-040/DF/GO/MG, BR-163/MS e BR-060/153/262/DF/GO/MG), consideradas potencialmente mais viáveis, e rodovias que serão concedidas pela primeira vez (BR-158/155/MT/PA e BR-135/316/MA/PA). Dessa forma, acredita-se que a combinação de lotes rodoviários reputados como mais e menos viáveis em um único Grupo aumenta a competitividade do certame como um todo, criando externalidades positivas e evitando eventuais comportamentos oportunistas dos licitantes. Por fim, ressalta-se que o Grupo B abrange dois lotes rodoviários contíguos (Via040 e Concebra); espera-se, desse modo, que a estruturação desse projeto possa se aproveitar de ganhos de escala e sinergia, o que não ocorreria se os lotes fossem separados em grupos distintos.

27. Por fim, com o objetivo de aumentar a competitividade do certame, as licitantes poderão oferecer proposta para os dois Grupos simultaneamente ou apenas para um dos Grupos.

## V.2. Qualificação técnica da licitante

28. Em primeiro lugar, optou-se por manter a mesma qualificação técnica da licitante para ambos os grupos (GRUPO A e GRUPO B), já que possuem extensão e complexidade semelhantes. Não haveria justificativa técnica plausível para exigir certidões ou atestados com quantitativos mínimos diferentes para a elaboração dos estudos de lotes rodoviários semelhantes.

29. Em linha com a Súmula nº 263 do TCU, as exigências para qualificação técnica da licitante foram divididas a partir das frentes necessárias para elaboração de um EVTEA rodoviário, consideradas parcelas de maior relevância e valor significativo do objeto da licitação e, ainda, restringiram-se a aspectos de qualificação técnica e econômica indispensáveis à garantia do cumprimento das obrigações do futuro contrato: (i) estudos de tráfego, (ii) estudos de engenharia, (iii) modelo econômico-financeiro, (iv) modelagem jurídica e (v) estudos ambientais.

29.1. Em relação aos **estudos de tráfego**, definiu-se como critério mínimo a comprovação de uma experiência no setor de concessões rodoviárias com extensão mínima de 350km em elaboração de estudo de demanda ou de tráfego de rodovias com ou para pedagiamento dos usuários, no Brasil ou exterior, comprovando a realização de projeção de demanda por um prazo mínimo de 15 (quinze) anos.

29.2. Em relação aos **estudos de engenharia**, definiu-se como critério mínimo a comprovação de registro regular no CREA e uma experiência no setor de concessões rodoviárias com extensão mínima de 350km em elaboração de projeto de engenharia ou estudo de engenharia para EVTEA, no Brasil ou no exterior, e elaboração de especificação e de orçamento de modelo operacional para um EVTEA, concessão, no Brasil ou no exterior.

9.3. Em relação ao **modelo econômico-financeiro**, definiu-se como critério mínimo a comprovação de uma experiência em elaboração de avaliação econômico-financeira para a estruturação de projeto de desestatização para a Administração Pública Direta ou Indireta no Brasil, cujo valor estimado dos investimentos tenha sido igual ou superior a R\$ 1.000.000.000,00 (um bilhão de reais), contendo, em seu escopo, o desenvolvimento de projeção do fluxo de caixa do negócio.

29.4. Em relação à **modelagem jurídica**, definiu-se como critério mínimo a comprovação de registro regular na OAB e uma experiência de assessoria jurídica na estruturação de projeto de desestatização de rodovias, portos, ferrovias, aeroportos ou metrô para a Administração Pública Direta ou Indireta, incluindo minutas de editais e contratos, estudos de viabilidade jurídica, estruturação de modelagem e outras atividades necessárias à finalização do projeto, no Brasil, cujo valor estimado dos investimentos tenha sido igual ou superior a R\$ 1.000.000.000,00 (um bilhão de reais).

29.5. Em relação aos **estudos ambientais**, definiu-se como critério mínimo a comprovação de pelo menos 1 (uma) experiência na elaboração de estudos socioambientais em projetos de infraestrutura de transportes ou em empreendimentos lineares (linhas de transmissão de energia), com extensão mínima de 350 km (trezentos e cinquenta quilômetros), contendo, em seu escopo, inventário de passivos socioambientais, relatório de diretrizes e estratégias de licenciamento ambiental do projeto, e relatório que subsidie CAPEX e OPEX socioambientais.

30. Vê-se, assim, que os principais requisitos são **(i)** para os estudos de tráfego, engenharia e ambiental, uma experiência em projetos com extensão mínima de **350km**; e **(ii)** para o modelo econômico-financeiro e modelagem jurídica, uma experiência em **projetos de desestatização** com valor de investimento igual ou superior a **um bilhão de reais**.

31. Nos termos do projeto básico, ainda, as licitantes poderão somar até quatro atestados por Grupo para a comprovação da extensão mínima ou dos valores estimados dos investimentos descritos, desde que pelo menos um desses atestados, conforme o caso, comprove experiência em concessões rodoviárias com extensão mínima de **200 km** ou valor estimado de investimentos de **R\$ 500 milhões**.

32. Essas extensões mínimas requeridas (350 km e 200 km) contribuem para o aumento da competitividade do certame, já que, simultaneamente, exigem experiência prévia das licitantes em projetos tecnicamente complexos e não restringem injustificadamente a competição, o que poderia ocorrer no caso de exigência de atestados de 1.000 km, por exemplo (metade da extensão média dos Grupos). Ademais, é relevante ressaltar que o critério adotado está alinhado à jurisprudência do Tribunal de Contas da União (TCU), que permite exigir atestado de capacidade técnica em até 50% do quantitativo dos serviços que se pretende contratar (Acórdão nº 2.924/2019-TCU-Plenário, dentre outros). Destaca-se, inclusive, que a exigência mínima de 200 km é menor do que a metade do menor lote rodoviário a ser estudado (Lote 2 - BR-135/316/MA, com 450,6 km de extensão). Entendeu-se, assim, que está justificada a proibição do somatório ilimitado de atestados, nos termos do Acórdão nº 849/2014 do TCU.

33. Nesse ponto, ainda, cabe destacar que a complexidade do objeto a ser licitado deriva de sua dimensão quantitativa. Elaborar estudos de concessão rodoviárias para lotes com 2.000 km não é o mesmo que elaborar estudos para um lote de 100 km, como será exaustivamente demonstrado a seguir, para cada uma das parcelas de maior relevância desta contratação, para as quais definiram-se os quantitativos mínimos referidos.

34. Quanto aos *estudos de tráfego*, a maior extensão de um segmento rodoviário implica maior complexidade do estudo. Há diferentes perfis de tráfego, rotas alternativas e concorrentes, rotas de fuga, mais trechos urbanos, heterogeneidade de terrenos e maior demanda por levantamentos em campo. Tudo isso impacta diretamente a complexidade da modelagem de tráfego e os níveis de serviço.

35. Em relação aos *estudos de engenharia*, releva destacar que, quanto a maior extensão do trecho, maior o número de obras, dispositivos e OAEs a serem estudados para construção e/ou recuperação. Há diferentes perfis de terreno, diferentes características geomorfológicas, com impactos na engenharia e maior necessidade de cadastros e levantamentos em campo, o que redundará em maior

36. Em relação aos *estudos ambientais*, a maior extensão dos empreendimentos implica diferentes características de fauna e flora e, assim, aumenta complexidade dos estudos (levantamento de campo, caracterização do meio físico e biótico, desapropriações etc.) e maior magnitude de intervenções necessárias para o licenciamento ambiental do empreendimento.

37. Quanto à *modelagem econômico-financeira* e *modelagem jurídica*, o valor dos investimentos demandados é um critério objetivo capaz de aferir a magnitude do projeto em geral, o que também dialoga com a complexidade das questões colocadas a prova nessas disciplinas. Para a modelagem econômico-financeira, maiores investimentos representam maior complexidade da planilha da modelagem, com diferentes fontes de receita, itens capex e itens de opex, diferentes regimes tributários especiais, seguros e outras contingências. Para a modelagem jurídica, maior valor de investimento estimado representa, também, maior necessidade do bom tratamento contratual dos riscos, segurança jurídica e quejandos.

38. Ainda, cabe destacar que os investimentos previstos nos últimos leilões de concessão rodoviária do governo federal (referenciais para os projetos estruturados pela EPL) ultrapassaram, em muito, os valores exigidos como quantitativos mínimos nesta contratação. Para a Rodovia de Integração do Sul (RIS), com extensão de 473,4km, o CAPEX estimado foi de **R\$ 7,8 bilhões**. Para a BR-364/365/MG/GO, com extensão de 437km, o CAPEX estimado foi de **R\$ 2 bilhões**. Para a BR-101/SC, com extensão de 220,4km, o CAPEX estimado foi de **R\$ 3,3 bilhões**. Os projetos em estruturação pela EPL no momento também representam quantias significativas: (i) BR-153/080/414/GO/TO, com 851 km de extensão, tem CAPEX estimado em **R\$ 7,7 bilhões**; (ii) BR-163/230/MT/PA, com 970 km de extensão, **R\$ 1,89 bilhão**; (iii) BR-381/262/MG/ES, com extensão de 670km, tem CAPEX estimado em **R\$ 7,7 bilhões**; (iv) BR-101/116/SP/RJ (Dutra), com extensão de 627km, tem CAPEX estimado em **R\$ 15 bilhões**; e (v) BR-116/493/RJ/MG (CRT), com extensão de 726,9 km, tem CAPEX estimado em **R\$ 8,5 bilhões**. Somente para esses trechos, portanto, pode-se ver que os valores estimados de investimento superam muito o quantitativo mínimo exigido pela EPL: cerca de 25% do menor CAPEX ou 3% do maior CAPEX dos últimos projetos referenciais, em lotes rodoviários de aproximadamente 1/4 da extensão média dos Grupos A e B.

39. Assim, pode-se afirmar que projetos de desestatização com valores estimados de investimento menores do que 1 bilhão de reais, ou em projetos menores que 350 km, são indubitavelmente mais simples, se comparados à complexa estruturação dos lotes rodoviários descritos nos Grupos A e B, razão pela qual firmou-se entendimento no sentido de que as exigências mínimas referidas representam uma garantia mínima indispensável ao cumprimento das obrigações esperadas da contratada e estão justificadas nos termos da Súmula 263 do TCU.

40. É relevante destacar, também, que o BNDES se utilizou desses mesmos critérios de habilitação técnica para a contratação de consultores para realização de estudos relativos à estruturação de concessões rodoviárias em até **5.348 km** de rodovias federais, no âmbito da *Request For Proposal* nº 02/2020-AEP/BNDES, regulamentada pelo [Cadastro de Consultores](#) do banco ([Chamamento Público nº 01/2020](#)) e pela [Resolução DIR nº 3.592/2020-BNDES](#).

41. Por fim, em relação à equipe técnica, também reputada como fundamental para a elaboração dos estudos necessários, elegeu-se como critério mínimo a existência de pelo menos um coordenador em cada uma das frentes de trabalho (coordenador-geral, estudos de tráfego, estudos de engenharia, modelagem econômico-financeira, modelagem jurídica e estudos ambientais), com nível superior na área de atuação e comprovação de experiência mínima de 10 anos no setor de transportes e logística. Entende-se que esses requisitos não restringem a competição e, simultaneamente, são indispensáveis à garantia do cumprimento das obrigações do futuro contrato.

### V.3. Subcontratação

42. Permite-se a subcontratação de determinados serviços. Nesse ponto, entendeu-se que, pela especificidade das matérias e a interdisciplinaridade necessária ao desenvolvimento dos trabalhos, a subcontratação parcial permitiria uma maior variedade de arranjos internos das licitantes. Por exemplo, a

43. A contratação do projeto ou pelos levantamentos de engenharia em seu quadro próprio, podendo realizar serviços atrelados por meio da subcontratação desses serviços.

44. Assim, os serviços reputados como essenciais ao desenvolvimento dos estudos técnicos não são passíveis de subcontratação, devendo ser elaborados pela equipe técnica da contratada. Por sua vez, os serviços entendidos como menos estratégicos à elaboração dos estudos técnicos necessários são passíveis de subcontratação. Nos termos do projeto básico, será permitida a subcontratação dos seguintes serviços:

- Levantamento primário de dados de tráfego, conforme descrito no item 1.1 do Anexo I do Projeto Básico;
- Levantamento topográfico, conforme descrito no item 3 do Anexo II do Projeto Básico;
- Realização de sondagens, conforme descrito no item 5.2 do Anexo II do Projeto Básico;
- Levantamentos de pavimento, conforme descrito no item 6 do Anexo II do Projeto Básico;
- Inspeção de Obras de Arte Especiais (OAEs), conforme descrito no item 8 do Anexo II do Projeto Básico;
- Cadastro de Interferências, conforme descrito no item 9 do Anexo II do Projeto Básico; e
- Frente de promoção, incluindo todos os relatórios, conforme especificações do item 13 do Anexo XI do Projeto Básico.

44. Dessa forma, firmou-se entendimento no sentido de que a possibilidade de subcontratação aumentaria o número de empresas interessadas e, assim, ampliaria a competição e a possibilidade de arranjos empresariais, trazendo benefícios ao processo licitatório sem incorrer em riscos à qualidade dos trabalhos.

45. Não obstante a permissão em referência, entende-se pela vedação à subcontratação de empresa ou consórcio que tenha participado do procedimento licitatório do qual se originou a contratação e/ou participado, direta ou indiretamente, da elaboração de projeto básico ou executivo, nos termos do art. 78, § 2º, incisos I e II, da Lei 13.303/2016.

#### V.4. Possibilidade de formação de consórcios

46. Tendo em vista a amplitude a especialidade dos serviços, entende-se que a possibilidade de formação de consórcios é importante para a ampla competição na licitação. Assim, definir-se-ão regras editalícias que permitam a formação de consórcios, atendo-se, também, às regras necessárias à preservação da condição competitiva, como, por exemplo, a vedação a participação na licitação de qualquer pessoa jurídica em mais de um consórcio.

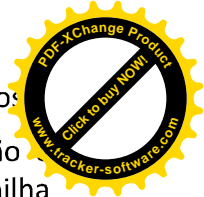
#### V.5. Propriedade Intelectual

47. Deve-se consignar nas regras editalícias que se cedam à EPL os direitos autorais e patrimoniais relativos aos produtos resultantes da prestação dos serviços e a utilização dos produtos pela EPL e Poder Concedente.

### VI. METODOLOGIA PARA ESTIMAR O VALOR DA CONTRATAÇÃO

48. Para estimar o valor da contratação, a EPL se utilizou de duas metodologias: elaboração de orçamento referencial (**Metodologia A**) e cotação de preços com empresas especializadas do mercado (**Metodologia B**). Optou-se, assim, por utilizar preços de mais de uma fonte, em linha com recomendação do TCU (Acórdão nº 2.170/2007-TCU-Plenário).

49. O orçamento detalhado elaborado pela equipe técnica da EPL (**Metodologia A**) teve as



- 9.1. Levantamento das quantidades de serviços necessárias para execução dos trabalhos;
- 49.2. Utilização da tabela de preços unitários de serviços de Consultoria (Supervisão e Projetos) do DNIT de janeiro/2020 atualizados para data-base de junho/2020 conforme planilha DNIT de “Índices de Reajustamento de Obras Rodoviárias / Índices de Consultoria (Supervisão e Projetos)”;
- 49.3. Para serviços de campo, itens não constantes nas bases do DNIT, utilizou-se a tabela de preços unitários do DER/SP; e
- 49.4. Para serviços de campo, itens não constantes nas bases do DNIT e DER/SP, utilizaram-se os preços obtidos por processo de cotação de preços com empresas especializadas do mercado;
50. Assim, os valores totais calculados pela **Metodologia A** foram os seguintes: **R\$ 25.925.981,10 (Grupo A) e R\$ 21.258.222,70 (Grupo B)**.
51. Por sua vez, por meio da **Metodologia B**, foram cotados preços com empresas do mercado com experiência em estudos de EVTEA para Concessão rodoviária para o Governo Federal, para a realização do escopo completo previsto nesta contratação. As etapas foram as seguintes, em síntese:
- 51.1. Foram solicitados 6 orçamentos para as empresas LOGIT, Planservi, EGIS, SYSTRA, HOUER e Pavesys;
- 51.2. Destes, foram recebidos 4 orçamentos, das empresas LOGIT, EGIS, HOUER e Pavesys;
- 51.3. Dentre os orçamentos recebidos, notou-se que o orçamento da empresa Pavesys estava com valor demasiadamente defasado, já que, para os grupos A e B, o valor total representou cerca de 52% da proposta de menor preço (desconsiderando a proposta citada). Por esse motivo, tal proposta foi considerada inapta a ser utilizada como referência.
52. Assim, calculada a média dos valores recebidos, a **Metodologia B** chegou aos seguintes valores totais: **R\$ 27.119.533,6 (Grupo A) e R\$ 24.321.629,6 (Grupo B)**.
53. Por conta de a **Metodologia A** ter apresentado valores totais inferiores à média obtida pela **Metodologia B**, e, além disso, os valores totais da **Metodologia A** apresentarem-se ainda dentro do intervalo de variação das cotações individuais obtidas pela **Metodologia B**, entende-se ser adequada, do ponto de vista técnico de engenharia, a adoção do orçamento elaborado pela equipe técnica da EPL - metodologia A: **R\$ 25.925.981,1 (Grupo A) e R\$ 21.258.222,7 (Grupo B)**.

	Grupo A	Grupo B
<b>Metodologia A</b>	<b>R\$ 25.925.981,10</b>	<b>R\$ 21.258.222,70</b>
Metodologia B	R\$ 27.119.533,60	R\$ 24.321.629,60

## VII. VALOR ESTIMADO DA CONTRATAÇÃO (GLOBAL E PREÇOS REFERENCIAIS POR PRODUTO)

54. Conforme metodologia disposta no item 6 deste Estudo, os valores estimados por produtos da contratação são os seguintes:

GRUPO A			
#	Produto	Qtd.	Valor (R\$)
1	Estudos de Tráfego	1	3.331.150,65
2	Cadastro Geral da Rodovia	1	12.968.641,88
3	Estudos Ambientais	1	1.215.712,17
4	Trabalhos Iniciais	1	345.769,51
5	Programa de Recuperação	1	345.769,51
6	Manutenção Periódica e Conservação	1	345.769,51
7	Ampliação de Capacidade e Melhorias	1	2.420.386,58
8	Modelo Operacional	1	1.181.827,96
9	Modelo Econômico-Financeiro	1	1.120.275,96



11	Orçamento	1	771.323,94
12	Gestão do Projeto	1	440.476,94
13	Frente de Promoção	1	600.000,00
<b>TOTAL:</b>			<b>25.925.981,10</b>

<b>GRUPO B</b>			
<b>#</b>	<b>Produto</b>	<b>Qtd.</b>	<b>Valor (R\$)</b>
1	Estudos de Tráfego	1	2.755.280,87
2	Cadastro Geral da Rodovia	1	10.324.891,97
3	Estudos Ambientais	1	954.678,75
4	Trabalhos Iniciais	1	277.059,49
5	Programa de Recuperação	1	277.059,49
6	Manutenção Periódica e Conservação	1	277.059,49
7	Ampliação de Capacidade e Melhorias	1	1.939.416,45
8	Modelo Operacional	1	811.207,03
9	Modelo Econômico-Financeiro	1	1.038.577,22
10	Modelagem Jurídica	1	838.876,52
11	Orçamento	1	771.323,94
12	Gestão do Projeto	1	392.791,48
13	Frente de Promoção	1	600.000,00
<b>TOTAL:</b>			<b>21.258.222,70</b>

55. Assim, o valor global estimado da contratação é de: R\$ 25.925.981,1 (Grupo A) + R\$ 21.258.222,7 (Grupo B) = R\$ 47.184.203,80.

#### **VIII. JUSTIFICATIVAS PARA O PARCELAMENTO OU NÃO DA SOLUÇÃO QUANDO NECESSÁRIA PARA INDIVIDUALIZAÇÃO DO OBJETO**

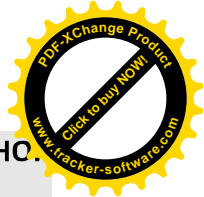
56. Para além do já disposto no item V.1, a avaliação quanto ao parcelamento da solução e a individualização do objeto devem ser compreendidas no contexto de todo o processo de desestatização, de seus riscos e do Plano de Trabalho.

57. Inicialmente, cabe identificar os riscos ao cronograma do processo de desestatização advindos de um eventual parcelamento da solução. No caso de problemas na entrega de um dos produtos necessários à modelagem, todo o cronograma sofreria prejuízos. Assim, do ponto de vista do cronograma, entende-se como essencial que a solução seja desenvolvida por um único contratado por Grupo, mitigando-se o risco de que os produtos não sejam entregues tempestivamente.

58. Outro ponto relevante diz respeito à necessidade de interação entre as equipes nas frentes de trabalho da contratada. Com o parcelamento da solução, existem riscos à qualidade dos produtos e das informações reportadas nos relatórios. Espera-se que, com apenas uma contratada, individualmente ou com firmas em consórcio, os relatórios não tenham informações conflitantes. Por exemplo, as informações referentes ao MEF e ao PER. Assim, entende-se que o não parcelamento da solução e do objeto traz menores riscos ao processo de elaboração do EVTEA sob responsabilidade da EPL.

59. Outro relevante ponto diz respeito à gestão dos trabalhos da contratada pela equipe da EPL. Além dos riscos já listados, um eventual parcelamento da solução e do objeto traria prejuízo às demais atribuições da equipe especializada no setor rodoviário, uma vez que, como já mencionado, a equipe também é responsável por diversos outros estudos de concessões rodoviárias federais, como dito acima. A centralização do monitoramento dos trabalhos da contratada, das reuniões de alinhamento e da fiscalização do contrato mostra-se de suma importância para o melhor aproveitamento dos recursos humanos da EPL.

60. Pelo exposto, entende-se que o parcelamento da solução ou do objeto traria riscos



#### **IX. DEMONSTRATIVO DOS RESULTADOS PRETENDIDOS EM TERMOS DE ECONOMICIDADE E DE MELHOR APROVEITAMENTO DOS RECURSOS HUMANOS, MATERIAIS OU FINANCEIROS DISPONÍVEIS**

61. Conforme amplamente discutido no presente Estudo Preliminar Técnico, pretende-se que a contratação traga a melhor alocação possível dos recursos humanos do quadro especializado no andamento tanto na concessão rodoviária objeto desta contratação, quanto nos outros projetos já em andamento.

62. Quanto aos recursos financeiros disponíveis, é fundamental ressaltar que o custo da contratação será incluído no ressarcimento à EPL devido na ocasião do leilão do ativo, a ser pago pelo vencedor do certame, nos termos do artigo 21 da Lei nº 8.789/1995<sup>[22]</sup>. Assim, entende-se que existe uma receita atrelada à despesa incorrida no momento da presente contratação.

63. No que diz respeito aos recursos materiais, entende-se que a atuação local e nacional das empresas com expertise para a prestação dos serviços contratados tende a reduzir os custos com logística e na mobilização e desmobilização do pessoal a frente dos trabalhos, em se comparando a alternativa em que a EPL realize todos os serviços internamente.

64. Assim, a alternativa escolhida é a que melhor se adequa ao dimensionamento da equipe interna da EPL necessária à redução dos custos materiais do processo de concessão, uma vez que os custos de logística e mobilização e desmobilização das equipes da contratada tende a ser menor.

65. Importante notar, também, que a estratégia da contratação está plenamente alinhada à diretriz exarada pelo Ministério da Infraestrutura por meio do Ofício nº 364/2020/GAB-SFPP/SFPP (SEI [2482426](#)).

66. Por fim, registra-se a presente contratação encontra guarida no Plano Anual de Contratações do ano de 2020 da EPL.

#### **X. PROVIDÊNCIAS PARA ADEQUAÇÃO DO AMBIENTE DO ÓRGÃO**

67. Não foram identificadas necessidades de adequação do ambiente do órgão.

#### **XI. CONTRATAÇÕES CORRELATAS E/OU INTERDEPENDENTES**

68. Não foram identificadas contratações correlatas ou interdependentes.

#### **XII. DECLARAÇÃO DA VIABILIDADE OU NÃO DA CONTRATAÇÃO**

69. Pelo exposto, a Equipe de Planejamento da Contratação atesta a viabilidade da contratação.

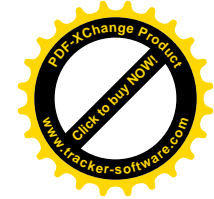
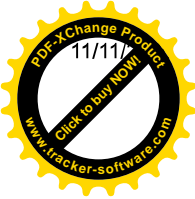
#### **XIII. PRAZO DE VIGÊNCIA DO PRETENSO INSTRUMENTO CONTRATUAL**

70. A vigência do contrato será de 30 (trinta) meses, podendo ser prorrogado, nos termos de dispositivo a ser estabelecido no Projeto Básico da pretensa contratação.

#### **XIV. NECESSIDADE DE SIGILO**

71. Não foi identificada a necessidade de classificar o Estudo Preliminar Técnico como sigiloso, nos termos da Lei nº 12.527/2011, devendo o presente Estudo ser anexado ao Projeto Básico.





### VIVIANE RIVELI DE CARVALHO

Membro da Equipe de Planejamento da Contratação

### RAQUEL FRANÇA CARNEIRO

Membro da Equipe de Planejamento da Contratação

### LARISSA ALVIM DE OLIVEIRA

Membro da Equipe de Planejamento da Contratação

De acordo.

### RAFAEL ANTONIO CREN BENINI

Diretor de Planejamento

---

[1] Lei que autoriza a criação da EPL, define seu objeto e suas competências.

[2] Decreto que aprova a “estrutura regimental e o quadro demonstrativo dos cargos em comissão e das funções de confiança do Ministério da Infraestrutura” e vincula a EPL à pasta ministerial, nos termos do artigo 2º, IV, “b”, 3, do Anexo I: “Art. 2º O Ministério da Infraestrutura possui a seguinte estrutura organizacional: (...) IV - entidades vinculadas: (...) b) empresas públicas: (...) 3. Empresa de Planejamento e Logística S.A. – EPL”.

[3] Segundo o artigo 4º do Decreto-Lei nº 200/1967, as empresas públicas integram a Administração Pública: “Art. 4º A Administração Federal compreende: I - A Administração Direta, que se constitui dos serviços integrados na estrutura administrativa da Presidência da República e dos Ministérios. II – A Administração Indireta, que compreende as seguintes categorias de entidades, dotadas de personalidade jurídica própria: a) Autarquias; **b) Empresas Públicas**; c) Sociedades de Economia Mista. d) fundações públicas. Parágrafo único. As entidades compreendidas na Administração Indireta vinculam-se ao Ministério em cuja área de competência estiver enquadrada sua principal atividade” [grifo nosso].

[4] Nos termos do artigo 3º da Constituição Federal: “Art. 3º Constituem objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil: I - construir uma sociedade livre, justa e solidária; II - garantir o desenvolvimento nacional; III - erradicar a pobreza e a marginalização e reduzir as desigualdades sociais e regionais; IV - promover o bem de todos, sem preconceitos de origem, raça, sexo, cor, idade e quaisquer outras formas de discriminação”.

[5] BANDEIRA DE MELLO, Celso Antônio. *Curso de Direito Administrativo*. 11ª ed. São Paulo: Malheiros, 1998, pp. 199-200.

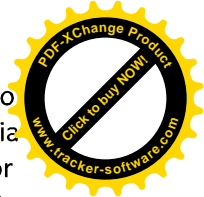
[6] Lei de Acesso à Informação, cujo objetivo é “garantir o acesso a informações”, incidindo sobre empresas públicas, nos termos do artigo 1º, parágrafo único, II.

[7] Lei que, por meio da ação popular, organiza o controle da Administração Pública pelos cidadãos em relação à legalidade de atos lesivos ao patrimônio da “União, do Distrito Federal, dos Estados, dos Municípios, de entidades autárquicas, de sociedades de economia mista (Constituição, art. 141, § 38), de sociedades mútuas de seguro nas quais a União represente os segurados ausentes, **de empresas públicas**, de serviços sociais autônomos, de instituições ou fundações para cuja criação ou custeio o tesouro público haja concorrido ou concorra com mais de cinquenta por cento do patrimônio ou da receita anual, de empresas incorporadas ao patrimônio da União, do Distrito Federal, dos Estados e dos Municípios, e de quaisquer pessoas jurídicas ou entidades subvencionadas pelos cofres públicos” [grifo nosso], nos termos de seu artigo 1º.

[8] Decreto que disciplina a cessão de servidores públicos entre entidades integrantes da Administração Pública brasileira.

[9] Lei das Sociedades por Ações, que regulamenta o quadro geral em que as atividades prestadas pela EPL se enquadram.

[10] Lei das Estatais, em que define-se o “estatuto jurídico da empresa pública, da sociedade de economia mista e de suas subsidiárias, no âmbito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios”



esse sentido, empresas públicas são verdadeiros instrumentos de ação do Estado, conforme constata Celso Antônio de Bandeira de Mello em outra clássica lição acerca do tema: "Empresas públicas e sociedades de economia mista são, fundamentalmente e acima de tudo, instrumentos de ação do Estado. O traço essencial caracterizador destas pessoas é o de constituírem em auxiliares do Poder Público; logo, são entidades voltadas, por definição, à busca de interesses transcendentais aos meramente privados". Cf. BANDEIRA DE MELLO, Celso Antônio. *Curso de Direito Administrativo*, op. cit., p. 198.

[12] "Art. 37. A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência".

[13] "Art. 3º Constituem objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil: I - construir uma sociedade livre, justa e solidária; II - garantir o desenvolvimento nacional; III - erradicar a pobreza e a marginalização e reduzir as desigualdades sociais e regionais; IV - promover o bem de todos, sem preconceitos de origem, raça, sexo, cor, idade e quaisquer outras formas de discriminação"; "Art. 170. A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios: I - soberania nacional; II - propriedade privada; III - função social da propriedade; IV - livre concorrência; V - defesa do consumidor; VI - defesa do meio ambiente, inclusive mediante tratamento diferenciado conforme o impacto ambiental dos produtos e serviços e de seus processos de elaboração e prestação; VII - redução das desigualdades regionais e sociais; VIII - busca do pleno emprego; IX - tratamento favorecido para as empresas de pequeno porte constituídas sob as leis brasileiras e que tenham sua sede e administração no País"; "Art. 219. O mercado interno integra o patrimônio nacional e será incentivado de modo a viabilizar o desenvolvimento cultural e sócio-econômico, o bem-estar da população e a autonomia tecnológica do País, nos termos de lei federal".

[14] "Art. 174. Como agente normativo e regulador da atividade econômica, o Estado exercerá, na forma da lei, as funções de fiscalização, incentivo e planejamento, sendo este determinante para o setor público e indicativo para o setor privado"; "Art. 165. Leis de iniciativa do Poder Executivo estabelecerão: I - o plano plurianual; II - as diretrizes orçamentárias; III - os orçamentos anuais (...)" ; "Art. 21. Compete à União: (...) IX - elaborar e executar planos nacionais e regionais de ordenação do território e de desenvolvimento econômico e social".

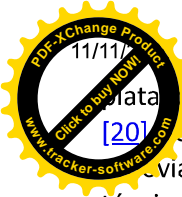
[15] Sobre a disciplina jurídica do planejamento na Ordem Econômica definida na Constituição de 1988, cf. MINDLIN, Betty. "O Conceito de Planejamento". In: MINDLIN, Betty (org.). *Planejamento no Brasil*, 5ª ed. São Paulo: Editora Perspectivas, 2003; GRAU, Eros Roberto. *Planejamento Econômico e Regra Jurídica*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1977; GRAU, Eros Roberto. *Aspectos Jurídicos do Planejamento Metropolitano*. Tese de Doutorado. Faculdade de Direito da USP, 1972.

[16] Cf., entre tantos, COMPARATO, Fábio Konder. "O indispensável direito econômico". In: *Ensaio e pareceres de direito empresarial*. Rio de Janeiro: Forense, 1978, pp. 453-472; GRAU, Eros Roberto. *A ordem econômica na Constituição de 1988 (Interpretação e crítica)*. 17ª ed. São Paulo: Malheiros, 2015; GRAU, Eros Roberto. *Elementos de direito econômico*. São Paulo: Revistas dos Tribunais, 1981; BERCOVICI, Gilberto. *Direito econômico do petróleo e dos recursos minerais*. São Paulo: Quartier Latin, 2011; OCTAVIANI, Alessandro. *Estudos, pareceres e votos de direito econômico*. São Paulo: Singular, 2014.

[17] Cf. COMPARATO, Fábio Konder. "Reflexões sobre o método do ensino jurídico". In: *Revista da Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo*, v. 74, 1979, p. 127: "os desenvolvimentos doutrinários mais recentes têm revelado que a lógica própria do Direito, enquanto processo ordenado de conhecimento, distingue-se, nitidamente, do procedimento silogístico ou do raciocínio por consequência. Neste, a conclusão é uma só, ainda que as premissas não sejam verdadeiras. Uma vez postas estas, portanto, a conclusão decorre necessariamente (salvo erro grosseiro de raciocínio), como consequência implícita, sem qualquer acréscimo ou invenção. A lógica jurídica, diferentemente, é a da decisão e da escolha entre várias possibilidades; a lógica da *preferência* e não da consequência, revelando, pois, a sua índole voluntarista e axiológica (o que não significa de modo algum irracional). A norma geral, assim como a decisão particular, não é objeto de demonstração, mas de *justificação*. No procedimento desta, o sujeito que comanda, interpreta ou decide contribui, necessariamente, para a solução dada, com a sua vontade e as preferências, axiológicas, próprias da sociedade em que vive. (...) A demonstração científica deve ser apodítica; à justificação jurídica, porém, basta ser convincente, pois aquela busca a verdade, enquanto esta se contenta com verossimilhanças".

[18] "Art. 3º A EPL tem por objeto: (...) II - prestar serviços na área de projetos, estudos e pesquisas destinados a subsidiar o planejamento da logística e dos transportes no País, consideradas as infraestruturas, plataformas e os serviços pertinentes aos modos rodoviário, ferroviário, dutoviário, aquaviário e aeroviário"; "Art. 5º Compete à EPL: I - elaborar estudos de viabilidade técnica, jurídica, ambiental e econômico-financeira necessários ao desenvolvimento de projetos de logística e transportes".

[19] "Art. 4º A EPL tem por objeto: I - prestar serviços na área de projetos, estudos e pesquisas destinados a



Plataformas e os serviços pertinentes aos modos rodoviário, ferroviário, dutoviário, aquaviário e aeroviário”.  
 [20] Nesse ponto, é relevante esclarecer que, atualmente, a GEPRO-2, gerência responsável pelos projetos rodoviários, conta com apenas 15 funcionários e possui entre suas atribuições a coordenação, fiscalização e revisão técnica de todos os projetos de concessão rodoviária em trâmite na EPL, que totalizam mais de 7.500 km de extensão: (i) BR-153/080/414/TO/GO (870,5 km); (ii) BR-116/101/SP/RJ (627,1 km); (iii) BR-163/230/PA/MT (970,2 km); (iv) BR-116/493/RJ/MG (706,5 km); (v) BR-381/262/MG/ES (670,7 km); (vi) BR-040/495/MG/RJ (180,5 km); e (vii) Rodovias do Paraná (3.786 km). Dessa forma, seria inviável para a equipe elaborar, desde o início, os estudos de viabilidade de mais de 4.200 km de rodovias federais. Ademais, apesar da elevada qualidade técnica de seus colaboradores, a GEPRO-2 não possui entre seus quadros todos os profissionais necessários à elaboração de um EVTEA rodoviário completo.

[21] Considerando a Diretoria de Planejamento e sua Assessoria Técnica (DPL), as Gerências de Projetos 1 e 2 (GEPRO-1 e GEPRO-2), de Meio Ambiente (GEMAB), de Pesquisa e Desenvolvimento Logístico (GEPDL) e de Inteligência e Negócios (GEINE), tem-se 63 profissionais, entre os quais 22 de nível superior, 19 pós-graduados, 18 mestres e 4 doutores, em áreas como engenharia, estatística, economia e direito.

[22] “Art. 21. Os estudos, investigações, levantamentos, projetos, obras e despesas ou investimentos já efetuados, vinculados à concessão, de utilidade para a licitação, realizados pelo poder concedente ou com a sua autorização, estarão à disposição dos interessados, devendo o vencedor da licitação ressarcir os dispêndios correspondentes, especificados no edital”.



Documento assinado eletronicamente por **Raquel França Carneiro, Assessor Técnico III**, em 09/10/2020, às 19:01, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Rafael Antonio Cren Benini, Diretor de Planejamento**, em 09/10/2020, às 19:09, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Santi Ferri, Gerente**, em 09/10/2020, às 19:11, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Viviane Riveli de Carvalho, Coordenador(a)**, em 09/10/2020, às 23:44, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Larissa Alvim de Oliveira, Assistente II**, em 13/10/2020, às 09:44, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [https://sei.infraestrutura.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.infraestrutura.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **2848144** e o código CRC **732E7A9F**.



Referência: Processo nº 50840.101505/2020-29



SEI nº 2848144

Via W4 Sul, Lote C, Edifício Parque Cidade Corporate - Torre C 8º andar - Bairro Asa Sul  
 Brasília/DF, CEP 70308-200  
 Telefone: (61) 3426-3719 - [www.epl.gov.br](http://www.epl.gov.br)