



Empresa de Planejamento e Logística S.A.

EMPRESA DE PLANEJAMENTO E LOGÍSTICA  
DIRETORIA DE PLANEJAMENTO  
ASSESSORIA DA DIRETORIA DE PLANEJAMENTO  
NOTA TÉCNICA Nº 71/2021/ASSDPL-EPL/DPL-EPL

Brasília, 14 de dezembro de 2021.

**PROCESSO Nº 50840.101728/2021-77****INTERESSADO: DIRETORIA DE PLANEJAMENTO****I - OBJETO**

1. Trata-se de contratação de "pessoa jurídica para elaboração de projeto básico completo em BIM (*Building Information Modeling*) e estudo operacional para implantação da Ferrovia EF-170 (Ferrogrão), com cerca de 933 quilômetros de extensão", nos termos do RCE nº 08/2021.
2. Por meio do Despacho nº 470/2021/COLIC-EPL/GELIC-EPL/DGE-EPL (SEI 4976623) e do Despacho nº 863/2021/DGE-EPL (SEI 4977896), os autos foram remetidos a esta equipe técnica para "análise e manifestação relativa às razões da impugnação", oferecidas tempestivamente pela empresa Strata Engenharia Ltda. (SEI 4976487).
3. Assim, esta Nota Técnica terá por objeto a análise da impugnação ao Edital nº 08/2021, sobretudo no que se refere aos requisitos de qualificação técnica exigidos no caso concreto.

**II - DA IMPUGNAÇÃO**

4. Em síntese, a empresa Strata Engenharia Ltda. se insurge contra os seguintes pontos: (i) haveria incompatibilidade entre as exigências de habilitação técnica e o objeto licitado, o que implicaria em suposto dever de a Administração aceitar atestados de capacidade técnica de **outros modais de transporte**, como **rodovias, portos e aeroportos**, por exemplo; (ii) haveria irregularidades na possibilidade de somatório de atestados facultada e na extensão mínima de projetos ferroviários requerida pelo Edital e (iii) haveria restrição à competitividade do certame nos requisitos de especialização exigidos do profissional de BIM, no âmbito da qualificação técnica profissional.
5. Tendo em vista esses argumentos, solicita que a Comissão Especial de Licitação corrija os supostos vícios existentes nos itens 11.6, 11.6.1 e 11.7 e republique o Edital.
6. A seguir, serão analisados, ponto a ponto, todas as alegações da empresa para, ao final, atestar a higidez dos requisitos estabelecidos no Edital.

**II.1 - Atestados de Capacidade Técnica de outros modais de transportes**

7. De acordo com a impugnante, atestados de capacidade técnica de outros modais de transporte – a exemplo de rodovias, portos e aeroportos – deveriam ser aceitos pela Comissão Especial de Licitação pois haveria uma "óbvia similaridade e compatibilidade" entre as atividades a serem contratadas e aquelas desempenhadas para outros modais de transportes. Exigir atestados no setor ferroviário restringiria, para a empresa Strata Engenharia Ltda., o número de participantes no processo licitatório.
8. Ademais, alega que o Regulamento de Licitações e Contratos da EPL e o artigo 58 da Lei nº 13.303/2016 impedem a exigência de experiência "exatamente idêntica" ao objeto a ser licitado.
9. Aduz, ao final, que as exigências relativas à qualificação técnica profissional demonstrariam a incoerência das exigências relativas à qualificação técnica operacional, pois os profissionais requeridos, supostamente, poderiam ter atuação comprovada no setor de infraestrutura de transportes.
10. De início, é relevante ressaltar que todas as justificativas técnicas e jurídicas relativas aos requisitos de habilitação técnica das licitantes constam, expressamente, do Estudo Técnico Preliminar da Contratação (SEI 4638236), a seguir parcialmente reproduzido. Nesse sentido, as alegações da empresa Strata Engenharia Ltda. parecem representar mero inconformismo de interessado que não atende as exigências legalmente estabelecidas pela EPL – e justamente por isso merecem ser rechaçadas.

**V - REQUISITOS DA CONTRATAÇÃO**

27. 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. Qualificação técnica da licitante**

28. 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 Projeto Básico ferroviário, 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 engenharia, (ii) estudos operacionais e (iii) modelagem em BIM.

29. Assim, foram definidos os seguintes requisitos de habilitação técnica operacional:

- Comprovação de registro regular no Conselho Regional de Engenharia e Agronomia (CREA); **e**
- Uma experiência na elaboração de **EVTEA em concessões ferroviárias** ou de **projeto completo de engenharia ferroviária** (básico ou executivo), com extensão mínima de **400 km** (quatrocentos quilômetros); **e**
- Uma experiência em projeto de infraestrutura elaborado com metodologia BIM e/ou plataforma BIM.

30. Vê-se, assim, que os principais requisitos são **(i)** registro regular no CREA, **(ii)** na elaboração de EVTEA em concessões ferroviárias ou de projeto completo de engenharia ferroviária (básico ou executivo), com extensão mínima de 400 km (menos da metade da extensão a ser contratada) e **(iii)** Uma experiência em projeto de infraestrutura elaborado com metodologia BIM e/ou plataforma BIM.

31. Nos termos do projeto básico, ainda, as licitantes poderão somar até quatro atestados para a comprovação da extensão mínima, desde que pelo menos um desses atestados comprove experiência em projetos ferroviários com extensão mínima de **200 km**.

32. Essas extensões mínimas requeridas (400 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 com o total de quilômetros da própria ferrovia, por exemplo. 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. Destaca-se, inclusive, que a exigência mínima de 200 km para um atestado é cerca de 25% da extensão total da ferrovia apenas. Entendeu-se, assim, que está justificada a proibição do somatório ilimitado de atestados, nos termos do Acórdão nº 849/2014 da Segunda Câmara/TCU, do Acórdão nº 1.052/2012-Plenário/TCU e do Acórdão nº 1.101/2020-Plenário/TCU.

33. Nesse ponto, ainda, cabe destacar que a complexidade do objeto a ser licitado deriva de sua dimensão quantitativa. Elaborar estudos para projetos ferroviário de grande complexidade, com aproximadamente 1.000 km, não é o mesmo que elaborar estudos para uma *short-line* de 100 km. Nesse sentido, 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 complexidade operacional (determinação do trem-tipo, carregamento da malha, plano de vias, velocidades médias de circulação dos trens, tempo de percurso, capacidade de tráfego, CCOs etc).

34. Assim, pode-se afirmar que projetos de engenharia ferroviária menores que 400 ou 200 km, são indubitavelmente mais simples, se comparados à complexa elaboração do Projeto Básico objeto desta contratação, 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 nº 263 do TCU.

35. Nota-se, ainda, que o quantitativo mínimo de 400 km representa menos de um terço da média dos últimos projetos do Governo Federal no setor ferroviário, conforme indica a tabela abaixo.

Trecho	Extensão (km)
FNS	1.537
Ferrogrão	976,3
FIOL	537
EF-118	577,1
Açailândia-Barcarena	571
Renovação EFC	892
Renovação FCA	7.215
Renovação EFVM	895
Renovação MRS	1.686
Renovação Malha Paulista	1.989
FICO	383
<b>TOTAL</b>	<b>17.258,40</b>
<b>MÉDIA</b>	<b>1.568,95</b>

36. 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 mais relevantes (coordenador-geral, estudos de engenharia, estudos de operação e coordenador de BIM), com nível superior na área de atuação (conforme o caso) e comprovação de experiência mínima na área de atuação, por meio de (a) um número mínimo de atestados (cinco ou três, conforme o caso) ou (b) tempo de experiência no setor de dez ou cinco anos, conforme o caso.

37. O requisito de formação (nível superior na área de atuação, conforme o caso) é absolutamente essencial tendo em vista a especialidade e complexidade técnica do objeto a ser licitado. Permitir que profissionais sem especialização no setor ou sem nível superior na área, conforme o caso, elaborassem projeto básico de ferrovia com cerca de 1.000 km de extensão seria submeter a Administração ao risco de inexecução contratual ou, até mesmo, de imperícia, o que seria gravíssimo. Assim, os requisitos foram estabelecidos de acordo com a *função* que cada profissional desempenhará no projeto: o coordenador-geral será o profissional sênior com conhecimento e expertise inquestionáveis em projetos de infraestrutura de transportes, mas que não necessariamente precisa ter formação em engenharia civil, por exemplo; o coordenador de engenharia será o profissional pleno ou sênior responsável pela elaboração dos complexos estudos de engenharia do projeto básico, devendo ser, portanto, engenheiro civil com pós-graduação ou especialização na área de transportes; o coordenador de operação será o profissional sênior ou pleno responsável pela elaboração dos estudos operacionais da EF-170, devendo ser, igualmente, engenheiro civil com pós-graduação ou especialização na área de transportes; por fim, a existência de um coordenador de BIM é essencial tendo em vista o próprio objeto da licitação e as diretrizes estabelecidas pelo Decreto nº 10.306/2020, que deverá ter nível superior em qualquer área do conhecimento, e pós-graduação ou especialização na área de BIM. Optou-se, assim, por um arranjo que privilegiasse a competitividade do certame e, ao mesmo tempo, resguardasse a Administração mediante o estabelecimento de requisitos de qualificação técnica necessários ao cumprimento do contrato pela futura contratada.

38. Os requisitos de experiências profissionais (cinco ou três, conforme o caso) e de tempo de experiência profissional (dez ou cinco anos, conforme o caso) foram estabelecidos com fundamento na Tabela de Consultoria do DNIT e considerando o nível desejável de experiência dos profissionais da equipe técnica. Nesse sentido, entendeu-se que a existência de um coordenador-geral de perfil sênior, com inquestionável experiência e expertise técnica seria desejável para assegurar a qualidade das entregas do projeto; por isso, os requisitos foram de cinco atestados no setor de infraestrutura de transportes ou dez anos de experiência no setor. Para os

demais coordenadores, de perfil pleno ou sênior, entendeu-se que a apresentação de três atestados na área ou tempo de experiência de cinco anos seria suficiente para resguardar a Administração de riscos relacionados à qualidade das entregas dos produtos a serem contratados.

39. Entende-se que esses requisitos não restringem a competição e, simultaneamente, são indispensáveis à garantia do cumprimento das obrigações do futuro contrato.

11. A mera leitura das justificativas técnicas elaboradas pela equipe de planejamento da contratação permite afirmar, sem margem a dúvidas, que a elaboração de Projeto Básico de engenharia para a implantação da Ferrovia EF-170 não se assemelha à elaboração de estudos de viabilidade técnica para concessão de rodovias, portos ou aeroportos. É claro que existem pontos de convergência entre as disciplinas e os setores, mas o *núcleo* das atividades a serem desempenhadas é fundamentalmente distinto e, nesse caso, exige especialização no setor. Os estudos de engenharia ferroviária (que englobam, entre outros, obras de arte especiais, superestrutura de vias férreas, impactos urbanos da operação, pátios ferroviários, aumento de capacidade etc.) e os estudos operacionais ferroviários (que englobam, entre outros, sinalização, determinação do trem-tipo, carregamento da malha, plano de vias, velocidades médias de circulação dos trens, tempo de percurso, capacidade de tráfego, CCOs etc.) a serem contratados são específicos, complexos e não possuem relação direta e automática com outros setores de infraestrutura de transportes. Ferrovia não é rodovia. Ferrovia não é porto. Ferrovia não é aeroporto.

12. Se se levar em consideração a complexidade técnica e operacional da EF-170 (Ferrogrão) – uma ferrovia de quase 1.000 quilômetros que atravessará a região Amazônica –, então, a comparação torna-se completamente despropositada.

13. Alegar que a capacidade técnica de empresa interessada nesta licitação estaria comprovada porque elaborou Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental para arrendamento portuário de um terminal no Sul do país dedicado à exportação de cavacos e toras de madeira (uma infraestrutura que tem a função de um "nó" na matriz de transportes brasileira), por exemplo, representaria um risco intolerável em relação à qualidade técnica dos trabalhos que seriam entregues à Administração Pública para a implantação da Ferrogrão (uma infraestrutura que tem a função de um "arco" na matriz de transportes brasileira).

14. A EPL pode, legitimamente, estabelecer parâmetros objetivos que garantam o cumprimento das obrigações pela contratada. É isso que está expressamente permitido no artigo 37, XXI, da Constituição Federal. Conquanto meritória e sempre intentada pela EPL, a busca pelo aumento no número de participantes em procedimentos licitatórios não pode dar azo à participação de empresas que não detenham a qualificação técnica minimamente adequada, sob pena de severa lesão ao interesse público que norteia o desempenho das atividades desta empresa estatal. Ademais, a impugnante não *demonstrou efetivamente* por que existiria "óbvia similaridade e compatibilidade" entre as atividades desempenhadas no setor ferroviário e nos outros modais de transportes, limitando-se, apenas, a *alegar sua existência*, o que, por óbvio, não pode ser aceito como argumento.

15. Em relação à alegação de que o Edital teria feito "exigências idênticas" ao objeto a ser licitado, cabe ressaltar que os requisitos de qualificação técnica da licitante se restringiram às parcelas de maior relevância do objeto licitado (estudos de engenharia, estudos operacionais e BIM), em linha com a Súmula nº 263 do TCU, não havendo, portanto, "identidade", mas similitude. O Edital aceita experiências (i) na elaboração de EVTEA para concessões ferroviárias, o que não se confunde com o projeto básico propriamente dito; e (ii) na elaboração de projeto completo - básico ou executivo - de engenharia ferroviária. O item 28 do Estudo Técnico Preliminar da Contratação, acima reproduzido, é expresso nesse sentido. Não assiste razão à impugnante, nesse ponto.

16. Por fim, não há incoerência entre as exigências de qualificação técnica operacional e de qualificação técnica profissional. A impugnante não mencionou em suas razões que o Coordenador de engenharia e o Coordenador de operação devem comprovar experiência profissional "no setor ferroviário". Relembre-se, nesse ponto, que o Estudo Técnico Preliminar da Contratação justifica claramente as razões pelas quais optou-se por essa divisão: "os requisitos foram estabelecidos de acordo com a *função* que cada profissional desempenhará no projeto: o coordenador-geral será o profissional sênior com conhecimento e expertise inquestionáveis em projetos de infraestrutura de transportes, mas que não necessariamente precisa ter formação em engenharia civil, por exemplo; o coordenador de engenharia será o profissional pleno ou sênior responsável pela elaboração dos complexos estudos de engenharia do projeto básico, devendo ser, portanto, engenheiro civil com pós-graduação ou especialização na área de transportes; o coordenador de operação será o profissional sênior ou pleno responsável pela elaboração dos estudos operacionais da EF-170, devendo ser, igualmente, engenheiro civil com pós-graduação ou especialização na área de transportes; por fim, a existência de um coordenador de BIM é essencial tendo em vista o próprio objeto da licitação e as diretrizes estabelecidas pelo Decreto nº 10.306/2020, que deverá ter nível superior em qualquer área do conhecimento, e pós-graduação ou especialização na área de BIM. Optou-se, assim, por um arranjo que privilegiasse a competitividade do certame e, ao mesmo tempo, resguardasse a Administração mediante o estabelecimento de requisitos de qualificação técnica necessários ao cumprimento do contrato pela futura contratada".

## II.2 - Somatório de atestados e extensão mínima requerida

17. Segundo a impugnante, o item 11.6.1 do Edital mereceria ser revisto pois a exigência de extensão mínima de 200 km para projetos ferroviários seria "extremamente restritiva", já que as empresas que executaram "100 (cem) quilômetros de projeto de infraestrutura" (em qualquer setor, note-se) supostamente deteriam "capacidade técnica para executar 400 km" (de ferrovias, note-se). De início, ressalta-se que o projeto básico a ser contratado se refere à implantação de infraestrutura ferroviária com cerca de 1.000 quilômetros de extensão na região Amazônica. Não se trata, portanto, de uma short-line de 100 quilômetros ou, até mesmo, de uma via férrea com 400 quilômetros.

18. Sobre esse ponto, convém rememorar que o Estudo Técnico Preliminar da Contratação tratou exaustivamente das justificativas técnicas para os requisitos de habilitação técnica exigidos, em linha com a Súmula nº 263 do TCU, do Acórdão nº 849/2014 da Segunda Câmara/TCU, do Acórdão nº 1.052/2012-Plenário/TCU e do Acórdão nº 1.101/2020-Plenário/TCU. Veja-se:

### V.1. Qualificação técnica da licitante

28. 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 Projeto Básico ferroviário, 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 engenharia, (ii) estudos operacionais e (iii) modelagem em BIM.

29. Assim, foram definidos os seguintes requisitos de habilitação técnica operacional:

- Comprovação de registro regular no Conselho Regional de Engenharia e Agronomia (CREA); **e**
- Uma experiência na elaboração de **EVTEA em concessões ferroviárias** ou de **projeto completo de engenharia ferroviária** (básico ou executivo), com extensão mínima de **400 km** (quatrocentos quilômetros); **e**
- Uma experiência em projeto de infraestrutura elaborado com metodologia BIM e/ou plataforma BIM.

30. Vê-se, assim, que os principais requisitos são (i) registro regular no CREA, (ii) na elaboração de EVTEA em concessões ferroviárias ou de projeto completo de engenharia ferroviária (básico ou executivo), com extensão mínima de 400 km (menos da metade da extensão a ser contratada) e (iii) Uma experiência em projeto de infraestrutura elaborado com metodologia BIM e/ou plataforma BIM.

31. Nos termos do projeto básico, ainda, as licitantes poderão somar até quatro atestados para a comprovação da extensão mínima, desde que pelo menos um desses atestados comprove experiência em projetos ferroviários com extensão mínima de **200 km**.

32. Essas extensões mínimas requeridas (400 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 com o total de quilômetros da própria ferrovia, por exemplo. 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. Destaca-se, inclusive, que a exigência mínima de 200 km para um atestado é cerca de 25% da extensão total da ferrovia apenas. Entendeu-se, assim, que está justificada a proibição do somatório ilimitado de atestados, nos termos do Acórdão nº 849/2014 da Segunda Câmara/TCU, do Acórdão nº 1.052/2012-Plenário/TCU e do Acórdão nº 1.101/2020-Plenário/TCU.

33. Nesse ponto, ainda, cabe destacar que a complexidade do objeto a ser licitado deriva de sua dimensão quantitativa. Elaborar estudos para projetos ferroviário de grande complexidade, com aproximadamente 1.000 km, não é o mesmo que elaborar estudos para uma *short-line* de 100 km. Nesse sentido, releva destacar que, quanto a maior extensão do trecho, maior o número de obras, dispositivos e OAs 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 redonda em maior complexidade operacional (determinação do trem-tipo, carregamento da malha, plano de vias, velocidades médias de circulação dos trens, tempo de percurso, capacidade de tráfego, CCOs etc).

34. Assim, pode-se afirmar que projetos de engenharia ferroviária menores que 400 ou 200 km, são indubitavelmente mais simples, se comparados à complexa elaboração do Projeto Básico objeto desta contratação, 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 nº 263 do TCU.

35. Nota-se, ainda, que o quantitativo mínimo de 400 km representa menos de um terço da média dos últimos projetos do Governo Federal no setor ferroviário, conforme indica a tabela abaixo.

Trecho	Extensão (km)
FNS	1.537
Ferrogrão	976,3
FIOL	537
EF-118	577,1
Açailândia-Barcarena	571
Renovação EFC	892
Renovação FCA	7.215
Renovação EFVM	895
Renovação MRS	1.686
Renovação Malha Paulista	1.989
FICO	383
<b>TOTAL</b>	<b>17.258,40</b>
<b>MÉDIA</b>	<b>1.568,95</b>

### II.3 - Coordenador de BIM

19. A impugnante se insurge também contra a exigência de apresentação de certificado de pós-graduação ou especialização especificamente na área de BIM para o profissional "Coordenador de BIM" no âmbito da qualificação técnica profissional.

20. Segundo a empresa, tal exigência "restringiria injustificadamente a competitividade do certame" já que seriam "raros" os profissionais com essa qualificação no mercado nacional.

21. Como já referido exaustivamente, as justificativas para as exigências de habilitação técnica estão demonstradas no Estudo Técnico Preliminar da Contratação. No caso do Coordenador de BIM, os requisitos têm fundamento normativo no **Decreto nº 10.306, de 2 de abril de 2020**, que passou a estabelecer a "utilização do **Building Information Modelling - BIM** ou Modelagem da Informação da Construção na execução direta ou indireta de obras e serviços de engenharia, realizada pelos órgãos e pelas entidades da administração pública federal, no âmbito da Estratégia Nacional de Disseminação do **Building Information Modelling - Estratégia BIM BR**, instituída pelo [Decreto nº 9.983, de 22 de agosto de 2019](#)".

22. Nos termos do artigo 37, XXI, da Constituição Federal e como forma de garantir o cumprimento das obrigações da contratada, portanto, optou-se pela exigência de curso de especialização ou pós-graduação na área de BIM. Nesse sentido, a impugnante não explicou por que um mero curso de especialização pode ser considerado "extremamente restritivo" à competitividade do certame, já que existem dezenas de instituições de ensino que oferecem, com regularidade, cursos de

especialização - e mesmo cursos de pós-graduação - em projetos BIM. Decidiu-se, assim, por um arranjo que privilegiasse a competitividade do certame e, ao mesmo tempo, resguardasse a Administração mediante o estabelecimento de requisitos de qualificação técnica necessários ao cumprimento do contrato pela futura contratada.

### III - DA CONCLUSÃO

23. Analisada, ponto a ponto, a impugnação oferecida pela empresa Strata Engenharia Ltda. ao Edital RCE nº 31/2021 não se vislumbrou nenhum indício de irregularidade ou nulidade apto a ensejar a republicação dos documentos licitatórios, razão pela qual sugere-se à Comissão Especial de Licitação julgue improcedentes os pedidos formulados.

**RODOLFO SCHWEISER DE PAIVA LOPES**

Equipe de Planejamento da Contratação

**ANDRÉ ISPER RODRIGUES BARNABÉ**

Equipe de Planejamento da Contratação

**AUGUSTO ALMUDIN**

Equipe de Planejamento da Contratação

De acordo.

**RAFAEL ANTONIO CREN BENINI**

Diretor de Planejamento



Documento assinado eletronicamente por **André Isper Rodrigues Barnabé, Assessor**, em 15/12/2021, às 16:04, 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 **Augusto Almudin, Assessor Técnico II**, em 15/12/2021, às 16:05, 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 15/12/2021, às 17:52, 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 **Rodolfo Schweiser de Paiva Lopes, Assessor Técnico I**, em 16/12/2021, às 22:27, 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 **4978523** e o código CRC **AFF52C96**.



Referência: Processo nº 50840.101728/2021-77



SEI nº 4978523

Via W4 Sul, Lote C, Edifício Parque Cidade Corporate - Torre C 8º andar - Bairro Asa Sul  
Brasília/DF, CEP 70308-200  
Telefone: 15.763.423/0001-30 - [www.epl.gov.br](http://www.epl.gov.br)