



ILUSTRÍSSIMO SENHOR DIRETOR-PRESIDENTE E SENHOR PRESIDENTE DA COMISSÃO PERMANENTE DE LICITAÇÕES DA INFRA S.A. (VALEC - ENGENHARIA, CONSTRUÇÕES E FERROVIAS S/A)

e à Douta Comissão Permanente de Licitações.

Ref.: Edital RLE nº 008/2024 – LOTE 5 - SUPEA-SUPET/DIPLAN

Processo nº 50050.006958/2023-91 / SEI nº 50050.005498/2023-84

GRAF CONSULTORIA EM ENGENHARIA LTDA., pessoa jurídica de direito privado, com sede na Cidade do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, na rua Sorocaba, n.º 146, Botafogo, CEP 22271-110, inscrita no CNPJ/MF sob o n.º 46.921.999/0001-02, doravante denominada "**GRAF**", e **GARIN INFRAESTRUTURA ASSESSORIA E PARTICIPACOES LTDA**, pessoa jurídica de direito privado, com sede na Cidade de São Paulo, Estado de São Paulo, na Rua Hungria, n.º 664, 12º andar, Jardim Europa, CEP 01455-000, inscrita no CNPJ/MF sob o n.º 32.857.795/0001-45, doravante denominada "**GARÍN**", vem, por intermédio de seus respectivos representantes legais infra assinados, respeitosamente apresentar

RECURSO

contra à decisão da DD. Comissão Permanente de Licitações da **INFRA S.A.**, exarada no OFÍCIO Nº 431/2024/ASSDIPLAN-INFRA/DIPLAN-INFRA/DIREX-INFRA/CONSAD-INFRA/AG-INFRA, datado de 24 de junho de 2024, pelos motivos de fato e de direito a seguir expostos.



I. DA TEMPESTIVIDADE

Destaca-se que na data de 01 de julho de 2024, a DD. Comissão Permanente de Licitações abriu prazo de apresentação de intenções de recursos por meio da plataforma do Banco do Brasil. Nessa mesma data, a **GRAF** apresentou suas intenções de recursos motivadas para os Lotes 5 e 6, as quais foram aceitas pela DD. Comissão.

Considerando o disposto no subitem 15.3 do instrumento convocatório do processo supracitada, as licitantes possuem o prazo de 5 (cinco) dias úteis para interpor o recurso, contados da data do aceite da intenção. Portanto, o prazo em questão se encerra na data de 08 de julho de 2024. Esse prazo foi destacado, também, pela DD. Comissão, por meio da plataforma do Banco do Brasil, com a seguinte mensagem:

"Prazo para envio das razões de recurso: 08/07/24 Prazo para envio de contrarrazões: 15/07/24."

Assim, o recurso, ora apresentado, mostra-se tempestivo.

II. DOS FATOS E DO RECURSO

A Infra S.A. lançou processo licitatório RLE Nº 08/2024, cujo objeto é:

Contratação de empresa para prestação de serviços técnicos especializados em engenharia consultiva, visando a elaboração de produtos de engenharia de Estudos e à Estruturação de Projetos vinculados ao PAC e inerentes às atividades finalísticas da INFRA S.A., visando atender às demandas da Diretoria de Planejamento, Diretoria de Empreendimento e Diretoria de Mercado e Inovação, conforme condições, quantidades e exigências estabelecidas neste instrumento e seus anexos.

Esse processo é composto por 6 (seis) lotes, para os quais o consórcio formado pelas empresas **GRAF** e **GARÍN** apresentou suas propostas, em especial para o Lote 5 - SUPEA-SUPET/DIPLAN.

Na data de 19 de junho de 2024, ocorreu a sessão de abertura do processo licitatório, no qual o consórcio **RECORRENTE** se classificou em primeiro lugar para o Lote 5. Para os demais lotes, nessa mesma data, também foram apresentadas as empresas classificadas nos primeiros lugares.



Com a suspensão da sessão datada de 19 de junho de 2024, o processo foi retomado em 25 de junho de 2024, data na qual a DD. Comissão Permanente de Licitações realizou diligências em todos os lotes, com exceção do Lote 5. Para o Lote 5, a DD. Comissão registrou a desclassificação do consórcio, tendo como justificativa o Parecer nº 1/2024/SUPEA-INFRA/AG-INFRA/CONSAD-INFRA/AG-INFRA, que apresenta a motivação da inabilitação da licitante.

Referente ao Lote 5, a sessão subsequente à desclassificação do consórcio entre **GRAF** e **GARÍN** ocorreu na data de 28 de junho de 2024, com a DD. Comissão Permanente de Licitações realizando diligência na documentação apresentada pela segunda colocada.

Em 01 de julho de 2024, ocorreu a continuidade da sessão, com tratativas referentes ao Lote 5, na qual foi aberto o prazo para apresentação de intenção de recurso, além do registro e aceite da intenção de recurso apresentada pelo consórcio GRAF/GARÍN.

a. Quanto à oportunidade de diligência

Conforme supracitado, salienta-se que, no presente processo licitatório, o Lote 5 foi o único entre os 6 lotes para o qual não foi solicitada diligência, enquanto a todos os outros lotes foi dada a oportunidade de complementar as documentações de habilitação, inclusive qualificação técnica, referente a atestados de comprovação de experiência.

A disparidade no tratamento dado pela DD. Comissão entre os licitantes impactou a decisão final, ferindo os princípios da Isonomia, que é fundamental para garantir um processo justo e transparente.

Dentre as diligências documentadas, ressalta-se uma realizada no próprio Lote 5, na data de 28 de junho de 2024, na qual a DD. Comissão requer esclarecimentos sobre a proposta de preços da empresa classificada em segundo lugar, mais especificamente sobre a composição do BDI (Benefícios e Despesas Indiretas).

Ademais, nos outros cinco lotes, as diligências variaram de simples esclarecimentos sobre documentos apresentados até inclusão de novas comprovações de experiência técnica. A seguir são listados os principais itens, por lote:

- Lote 1 (24/06/2024): foram solicitados documentos exigidos pelo Edital, não fornecidos no momento correto, tais como:
 - Reapresentar o pdf da proposta de preços na forma determinada no item 12.1 do Edital, contendo os valores unitários e totais dos produtos, pois só constam do excel;



- Atestado técnico operacional: Apresentar documentação complementar que evidencie o cumprimento do item 7.2 do Termo de Referência: qual o desenvolvimento de tecnologia e qual inovação aplicável ao setor de transporte foram realizadas ou entregues no escopo do atestado. Apresentar documentação complementar ao atestado.
- Lote 2 (24/06/2024): foram solicitados documentos exigidos pelo Edital, não fornecidos no momento correto, tais como:
 - "Atestado técnico operacional: Apresentar documentação complementar para demonstrar a capacidade operacional para a disciplina de obras de artes especiais para atender ao item 6.2.1. do Termo de Referência, já que o observou-se que não foi localizada a comprovação de experiência total exigida de 300 km para disciplina de Obras de Artes Especiais.
 - Apresentar documentação complementar para comprovar a experiência exigida para os Profissionais das Categorias Engenheiro Especialista em Geotecnia, Obras de Artes Especiais - OAE, Superestrutura e Custos e Orçamentos.
 - Comprovar a experiência direta ao uso de softwares nos atestados e CAT's para o especialista da disciplina de geometria.
 - Comprovar a quitação junto ao CREA, na data da licitação, para o especialista da disciplina de superestrutura".
- Ao lote 2, foi ainda realizada uma segunda rodada de diligência (DILIGÊNCIA Nº 2, DE 26/06/2024), após recebimento dos documentos da primeira diligência, cujo documento relata:
 - "Após análise das documentações apresentadas, consigna-se que não foram acatadas pela SUPRO/DIREM as justificativas postas pelo Consórcio, quanto à:
a) Proposta de preços do Consórcio, especificamente quantos aos produtos 1.1 ELABORAÇÃO/REVISÃO DE PROJETOS DE ENGENHARIA (DISCIPLINAS DIVERSAS) e 2.1 ANÁLISE DE PROJETOS (DISCIPLINAS DIVERSAS); e,
b) Comprovação de experiência para a categoria profissional Engenheiro Especialista – Superestrutura".
- Lote 3 (24/06/2024): foram solicitados documentos exigidos pelo Edital, não fornecidos no momento correto, tais como:
 - "Apresentação da composição de custos unitários de cada um dos produtos, de acordo com o disposto nos itens 5.4.5, 5.4.7 e 5.5.8 do Termo de Referência.



- Para perfeito atendimento ao item 5.6.5.3, inciso V, sugere-se que seja demandado à licitante documentação complementar que evidencie a execução de serviços, no âmbito do Contrato 014/2013, firmado com a SEPLAN-MA, a aplicação de ferramentas tecnológicas e de geoprocessamento, SIG e/ou sensoriamento remoto nas atividades de gerenciamento ou coordenação de gestão ambiental e fundiária.
- Quanto à comprovação de experiência profissional do Engenheiro Civil Roney Geraldo Nogueira, em que pese os atestados apresentados evidenciarem sua atuação em diversos projetos com atividades de desapropriação e gestão fundiária, especificamente em relação aos atestados emitidos pelo DER/MG relativos aos contratos PJU-24.063/2006, PJU-24.013/07 e PJU-24.040/07 não restou evidenciado que os citados "Projetos de Desapropriação" abrangem atividades de assessoramento em gestão de processos de desapropriação, conforme exigido pelo Termo de Referência. Nesse sentido, solicita-se documentação complementar à proponente que comprove que os referidos atestados contemplam a execução de atividades de assessoramento em gestão de processos de desapropriação.
- Quanto à comprovação de experiência profissional da Engenheira Cartográfica Juliana Boschirolli Lamna Puga, em que pese os atestados apresentados evidenciarem sua atuação em diversos projetos com atividades de mapeamento e geoprocessamento, especificamente em relação aos atestados relativos aos contratos (a) 03ADA0113/2013; (b) OCS nº 013/2021; (c) 106/2019/COMPAGAS/CT160263/STCP/2016; (d) 04SFB0214A; e cujos objetos são (e) Elaboração do Plano de Manejo da Floresta Nacional do Amana; (f) Elaboração da revisão do Plano de Manejo da Unidade de Conservação Municipal Área de Proteção Ambiental do Rio Vermelho (APARV); e (g) Elaboração do Censo socioeconômico: identificação de populações residentes na floresta nacional do CREPORI, não restou evidenciado que nos referidos projetos a profissional exerceu a função de coordenação, responsável técnica ou gerente em serviços de gestão, desenvolvimento e/ou estruturação de aplicações GIS e/ou bancos de dados geográficos. Nesse sentido, solicita-se documentação complementar que comprove que os atestados apresentados contemplam a função de coordenação, responsável técnica ou gerente em serviços de gestão, desenvolvimento e/ou estruturação de aplicações GIS e/ou bancos de dados geográficos.
- Quanto à comprovação de experiência profissional do Engenheiro Florestal Joesio Deoclecio Pierin Siqueira, verificou-se, em relação ao atestado cujo objeto é a Elaboração de Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental para asfaltamento da BR-156 no trecho entre Tartarugalzinho e Ferreira Gomes no Amapá (C24) - CAT 3366/2001, que a licitante declara, na

graf@grafconsulting.com.br | grafconsulting.com.br



página 338, que a contratante é a RODONORTE, mas a declaração apresentada na página 340 é da empresa C.R. Almeida S.A. Engenharia e Construções. Dessa forma, solicita-se esclarecimentos à proponente, apresentando-se documentação complementar que evidencie a contratante.

- Ainda em relação à comprovação de experiência profissional do Engenheiro Florestal Joesio Deoclecio Pierin Siqueira, verificou-se, em relação ao atestado cujo objeto é o EIA/RIMA das obras de recuperação e pavimentação da Rodovia BR-364 no trecho Rodrigues Alves e Tarauacá, numa extensão de 218 km e Rodovia BR-317 no trecho Brasília a Assis Brasil (I22) - CAT Nº 032/2000, que nem o atestado emitido pelo DER/ACRE (Pag 345), nem a CAT (Pag 347) mencionam o tempo do serviço, de forma que não foi possível validar o prazo declarado pela empresa na tabela da página 338. Dessa forma, solicita-se documentação complementar à proponente relativa ao atestado que comprove o tempo de serviço alegado.”
- Ao lote 3, foi ainda realizada uma segunda rodada de diligência (DILIGÊNCIA Nº 2, DE 26/06/2024), após recebimento dos documentos da primeira diligência, cujo documento relata:
 - “Apresentar documentação complementar que descreva objetivamente as características dos produtos ou ferramentas de geoprocessamento desenvolvidos, conforme solicitado na diligência
 - Apresentar documentação complementar que comprove que a engenheira Juliana Puga atuou, por pelo menos 8 anos, como responsável técnica, coordenadora ou gerente de geoprocessamento (item 4b).
 - A justificativa para esta solicitação reside no fato de que os documentos adicionais apresentados pela empresa até o momento não comprovam objetivamente o cumprimento desses itens. Portanto, solicitamos que a empresa forneça as evidências adicionais, objetivas e detalhadas necessárias para comprovar o atendimento às exigências do edital”.

Ou seja, foram solicitados documentos que já haviam sido solicitados na primeira diligência.

- Lote 4 (24/06/2024): foram solicitados documentos exigidos pelo Edital, não fornecidos no momento correto, tais como:
 - “Reapresentar o pdf da proposta de preços na forma determinada no item 12.1 do Edital, contendo os valores unitários e totais dos produtos, pois só constam do excel.



- Apresentar a certidão de Registro Profissional e quitação junto ao CREA dos profissionais: Hélio S. Rodrigues, Teresa C. Moreira Lindo, Luiz A. T. Campos, Márcio Gomes, Jorge H Zidde.
- Apresentar o diploma, documentação de vínculo com uma das consorciadas; apresentação de complemento de informação do tempo de experiência de trabalho direto com o objeto infraestrutura de transportes, conforme objetivamente demanda o item 13.3.5 e 5.9.2.1 do Termo de Referência, do profissional Carlos H. L. de Noronha.
- Apresentação de certidão de Registro Profissional e quitação junto ao CREA e Apresentação de comprovação de habilitação quanto ao conhecimento e experiência em software de simulação de rede do profissional Carlos Alberto Muller.
- Apresentação de certidão de Registro Profissional e quitação junto ao CREA e apresentação de comprovação de habilitação quanto ao conhecimento e experiência em HDM-4 do profissional José Francisco de Oliveira Mendes.
- Apresentar o diploma de graduação e a certidão de Registro Profissional e quitação junto ao CREA do profissional Sylvio R. P. Barbosa.
- Apresentar o diploma de graduação e a certidão de Registro Profissional e quitação junto ao Conselho das profissionais: Glauce Maria Dantas Lemos e Ana Paula Gabriel Wosniak.”
- Ao lote 4, foi ainda realizada uma segunda rodada de diligência (DILIGÊNCIA Nº 2, DE 26/06/2024), após recebimento dos documentos da primeira diligência, cujo documento solicita novamente:
 - Demonstrar a experiência em software de simulação de rede do profissional Carlos Alberto Muller, que possa atestar diretamente a proficiência do profissional no uso da ferramenta tecnológica em projetos de infraestrutura de transportes e/ou apresentar comprovações de cursos de capacitação específicos ou programas de ensino (com ementas) relacionados à ferramenta exigida.
 - Demonstrar a experiência em HDM-4 do profissional José F. O. Mendes, que possa atestar diretamente a proficiência do profissional no uso da ferramenta tecnológica em projetos de infraestrutura de transportes e/ou apresentar comprovações de cursos de capacitação específicos ou programas de ensino (com ementas) relacionados à ferramenta exigida.



- Apresentar outros documentos previamente emitidos à data de abertura da licitação que comprove que a profissional Glauce M. D. Lemos possui experiência de trabalho diretamente relacionado à infraestrutura de transportes, conforme objetivamente demanda o item 13.2.5 e 5.9.2.1 do Termo de Referência.
- Apresentar a certidão de Registro Profissional e quitação junto ao Conselho de Classe da profissional: Ana Paula Gabriel Wosniak.”
- Ao lote 4, foi ainda realizada uma terceira rodada de diligência (28/06/2024), solicitando mais uma complementação de documentação:
 - “Solicito envio de declaração, atestado ou documento complementar emitido pela Sondotécnica ou pelo órgão contratante (DNIT) referente ao Contrato PG 001/98, informando o período de atuação da Contadora Glauce M. D. Lemos, para fins de comprovação do tempo de atuação a profissional no contrato, uma vez que somente consta a informação no currículo e INSS da profissional.”
- Lote 6 (24/06/2024): foram solicitados documentos exigidos pelo Edital, não fornecidos no momento correto, tais como:
 - “Apresentar atestados de capacidade técnica, emitidos anteriormente à data da abertura da licitação que comprovem a experiência profissional adequada, conforme consta na alínea b, do item 8.14, do Termo de Referência, reproduzida também no anexo I -E: Especialista em hidrovias, com experiência superior a 8 anos em engenharia ou gestão hidrovial, pois os atestados apresentam outras experiências para o profissional Augusto Dantas Sampaio.”

Portanto, são evidentes as oportunidades dadas a todos os licitantes, exceto ao Consórcio **GRAF e GARÍN** referente ao lote 5.

Salienta-se que a possibilidade definida no Edital para diligenciar é desmembramento lógico do princípio do formalismo moderado e escolha da proposta mais vantajosa para a administração. A jurisprudência atual prioriza que sejam preservados os fins da licitação, que é a economicidade na busca da melhor proposta, afastando o formalismo exacerbado na habilitação da licitante. Trata-se do que a jurisprudência e doutrina chamam de formalismo moderado:

MANDADO DE SEGURANÇA - LICITAÇÃO - PROPOSTA DE PREÇO - CORREÇÃO POSSÍVEL - ERROS FORMAIS OU MATERIAIS QUE NÃO ALTERARAM O VALOR GLOBAL DA PROPOSIÇÃO - AUSÊNCIA DE COMPROMETIMENTO DA LISURA DO CERTAME - BUSCA PELA PROPOSTA MAIS VANTAJOSA À ADMINISTRAÇÃO. Ainda que, por vezes, o formalismo extrapole o razoável no julgamento das licitações, há exigências técnicas que não podem ser desconsideradas na medida em que interfiram na justiça da disputa. A atenção

graf@grafconsulting.com.br | grafconsulting.com.br

RUA SOROCABA, 146 SALA 201 | BOTAFOGO | RIO DE JANEIRO | RJ | CEP 22271-110



aos termos do edital aparece como uma garantia de todos: dos licitantes, que se submeterão a análise uniforme; do interesse público, o qual, diante dos reclamos importantes, terá a perspectiva de contratação por particular idôneo. No caso, os vícios apontados pela impetrante - relativamente ao cálculo da formação de preços pela empresa declarada vencedora - eram menores; não resultaram em efetiva alteração do montante final da oferta apresentada, de modo que a Administração agiu bem ao permitir a adequação (postura, aliás, que vai ao encontro do esperado formalismo moderado que vigora em certames licitatórios). 4029854-98.2018.8.24.0000 – TJSC

AUSÊNCIA DE AFRONTA AOS PRINCÍPIOS DO DEVIDO PROCESSO LEGAL E DO CONTRADITÓRIO E DA AMPLA DEFESA. APLICAÇÃO DO PRINCÍPIO DO FORMALISMO MODERADO EM SEDE DE LICITAÇÕES. PREJUÍZO ADEMAIS INOCORRENTE. "[...] nos casos em que uma questão formal não inviabiliza a essência jurídica do ato, é dever da Administração considerá-lo como válido, aplicando o princípio do formalismo moderado, que, no dizer de Odete Medauar, in A Processualidade no Direito Administrativo, São Paulo, Revista dos Tribunais, 1993, p.123, 'visa a impedir que minúcias e pormenores não essenciais afastem a compreensão da verdadeira finalidade da atuação'" (TJSC, Apelação Cível em Mandado de Segurança n. 2009.073361-8)

A própria Constituição Federal de 1988, ao obrigar as entidades da Administração Pública a licitarem, elege como primordial a escolha da melhor proposta econômica bem como enuncia, expressamente, a necessidade de isonomia entre os licitantes.

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 e, também, ao seguinte: (...) XXI - ressalvados os casos especificados na legislação, as obras, serviços, compras e alienações serão contratados mediante processo de licitação pública que assegure igualdade de condições a todos os concorrentes, com cláusulas que estabeleçam obrigações de pagamento, mantidas as condições efetivas da proposta, nos termos da lei, o qual somente permitirá as exigências de qualificação técnica e econômica indispensáveis à garantia do cumprimento das obrigações. (...)

O Princípio do formalismo moderado busca essencialmente preservar a estrutura destes princípios constitucionais da licitação em face de exigências não tão relevantes ou formalistas demais por parte da Lei Federal brasileira.

Diante do caso concreto, e a fim de melhor viabilizar a concretização do interesse público, pode o princípio da legalidade estrita ser afastado frente a



outros princípios. (Acórdão 119/2016-Plenário) Rigor formal no exame das propostas dos licitantes não pode ser exagerado ou absoluto, sob pena de desclassificação de propostas mais vantajosas, devendo as simples omissões ou irregularidades na documentação ou na proposta, desde que irrelevantes e não causem prejuízos à Administração ou aos concorrentes, serem sanadas mediante diligências. (Acórdão 2302/2012-Plenário)

No curso de procedimentos licitatórios, a Administração Pública deve pautar-se pelo princípio do formalismo moderado, que prescreve a adoção de formas simples e suficientes para propiciar adequado grau de certeza, segurança e respeito aos direitos dos administrados, promovendo, assim, a prevalência do conteúdo sobre o formalismo extremo, respeitadas, ainda, as praxes essenciais à proteção das prerrogativas dos administrados. (TCU no acórdão 357/2015-Plenário). Deve-se evitar a desclassificação de propostas pelo descumprimento de exigências pouco relevantes, em respeito ao princípio do formalismo moderado e da obtenção da proposta mais vantajosa à Administração. Recomendação (TCU. Acórdão 11907/2011 – Segunda Câmara.)

O apego a formalismos exagerados e injustificados é uma manifestação perniciosa da burocracia que, além de não resolver apropriadamente problemas cotidianos, ainda causa danos ao Erário, sob o manto da legalidade estrita. Esquece-se o interesse público e passa-se a conferir os pontos e vírgulas como se isso fosse o mais importante a fazer (TCU. Decisão 695/99 – Plenário).

A análise deve considerar a importância de cada princípio no caso concreto, e realizar a ponderação entre eles a fim de determinar qual prevalecerá, sem perder de vista os aspectos normativos. Por esse motivo, as soluções não respeitam fórmulas prontas, podendo variar de um caso para outro.

O certame licitatório não representa um fim em si mesmo, mas um meio que busca o atendimento das necessidades públicas. Em outras palavras, a licitação não é um concurso de destreza, destinado a selecionar o melhor cumpridor de edital. Não se pode admitir que sejam feitas exigências inúteis ou desnecessárias à licitação; que se anule procedimento ou fase de julgamento; inabilite licitantes ou desclassifique propostas, quando diante de simples esclarecimentos na documentação ou proposta que, por sua irrelevância, não causem prejuízo à Administração ou aos licitantes.



b. Quanto a desclassificação do consórcio

A inabilitação do consórcio **RECORRENTE**, principalmente no que se refere à qualificação técnica operacional e profissional, foi apresentada por meio do Parecer nº 1/2024/SUPEA-INFRA/DIRPLAN-INFRA/DIREX-INFRA/CONSAD-INFRA/AG-INFRA.

Tal entendimento foi corroborado pela Diretoria de Planejamento por meio do ofício nº 431/2024/ASSDIRPLAN-INFRA/DIRPLAN-INFRA/DIREX-INFRA/CONSAD-INFRA/AG-INFRA.

De acordo com o Parecer, a documentação foi rejeitada em sua integralidade para fins de comprovação da qualificação técnica operacional da licitante por dois principais entendimentos equivocados:

- Projetos de Portos não são logísticas e/ou infraestrutura de transporte.
- Projetos de Portos não têm escala regional (Estadual ou superior).

Anterior a apresentação da defesa, de fato, cabe iniciar com a correta avaliação da demanda editalícia para essa comprovação:

*“Acervo em Gerenciamento e/ou Supervisão e/ou Assessoria e/ou Consultoria de engenharia em projetos em Planejamento de Transportes, em pelo menos 01 (um) projeto em escala regional (Estadual ou superior), e Acervo em Gerenciamento e/ou Supervisão e/ou Assessoria e/ou Consultoria de engenharia ou economia no **desenvolvimento de estudos de logística e infraestrutura de transportes**, para o grupo 5 – SUPEA/SUPET”. (grifo nosso).*

Primeiramente, vem-se o questionamento: O que é logística e infraestrutura de transportes?

A importância do estudo do Transporte deriva da constatação de que os recursos materiais e humanos não se distribuem uniformemente pelo mundo, obrigando que se desloquem de um local para outro, conforme as necessidades da demanda e, portanto, sem transportes não haveria condições para a vida humana, mesmo nos mais primitivos graus de civilização.

O Transporte, do ponto de vista da Economia, é um setor de serviço ou uma demanda intermediária, que em si não cria riqueza, mas sem o qual as potencialidades pré-existentes não podem ser utilizadas e se desenvolver.



Além do Transporte, apenas a Energia tem esta inerência a todas as atividades humanas, sendo por isto denominados de insumos difusos, ou seja, que compõem todas as ações no Mundo. A importância de um bom planejamento de sua implantação e operação, resulta da influência que exercem sobre a formação de todos os custos. No Brasil, por exemplo, constitui uma das parcelas significativas do chamado "Custo Brasil", que nos retira competitividade em muitas áreas do Comércio Exterior.

Pode-se considerar como principais modalidades (também conhecidos por modos ou modais) de transporte no Comércio Exterior as seguintes:

Aquaviário

- Marítimo: aquele realizado em oceanos e mares.
- Fluvial: realizado em rios
- Lacustre: realizada em lagos

Terrestre

- Rodoviário: realizado em estradas de rodagem
- Ferroviário: realizado em estradas de ferro

Aeroviário

- Realizado em vias aéreas

Há que se reconhecer a existência e importância que a modalidade de transporte Dutoviário assume em algumas regiões para produtos específicos, como por exemplo, o transporte de gás-natural da Bolívia para o Brasil e o transporte de petróleo nos países do Oriente Médio.

Para exercer suas funções como serviço da Economia, os modos de transporte devem ser escolhidos pela análise de quatro atributos, uma vez que normalmente modais diferentes coexistem competindo na mesma região. Abstração feita das distorções introduzidas no sistema de transporte por injunções políticas, mau planejamento ou dificuldades econômicas, a seleção do melhor modal para cada caso deveria se processar sem concorrência ruínosa, uma vez que os atributos competitivos intermodais tornam um deles mais apto a conduzir o custo total mínimo para o usuário naquele transporte específico.

São os seguintes:

- Disponibilidade, isto é seu potencial de utilização no caso em estudo, por estar operacionalmente presente;
- Acessibilidade, ou seja, que além de estar disponível, pessoas e/ou bens possam ingressar no modal e dele se utilizar para se deslocar;



- Economicidade, isto é oferecer um custo compatível com o valor do seu serviço; qualidade do serviço, dado em que igualdade dos demais atributos, entra em jogo este fator, em parte subjetivo, decorrente do desempenho operacional global ou mesmo da "imagem" criada pelo transportador de ser confiável, eficiente e atencioso.

Em termos conceituais, as modalidades de transporte formam um sistema, cujos subsistemas operacionais se constituem de todos ou alguns dos subsistemas a seguir: **VIA, VEÍCULO, TERMINAIS e CONTROLES.**

Como todos interagem fortemente, **as análises dos problemas de transporte exigem a visão sistêmica**, ou seja, buscar a otimização do sistema pela ação integrada do conjunto de subsistemas. É conveniente lembrar que o ótimo do sistema nem sempre é obtido pela soma dos ótimos dos seus subsistemas.

No arranjo e organização do transporte dentro da atividade logística, várias opções se tornam viáveis. Segundo a UNCTAD – *United Nations Conference on Trade and Development*, e a evolução tem levado a uma crescente uniformização de definições, as formas de realização do transporte são:

- TRANSPORTE UNIMODAL: O transporte de bens ou pessoas por um modo de transporte por um ou mais transportadores; ou
- TRANSPORTE INTERMODAL: o transporte de bens ou pessoas por vários modos de transporte. Dependendo de como a responsabilidade por toda a cadeia de transporte é dividida, tem-se:
 - Transporte Segmentado: Se na organização de toda a cadeia de transporte, mesmo com só um ator organizando toda a cadeia logística, cada transportador assume a responsabilidade somente pela porção que ele mesmo executa; ou
 - Transporte Multimodal: Se, na organização de toda a cadeia de transporte, um único transportador (sendo ou não proprietário do veículo de transporte) assume a responsabilidade por toda a movimentação porta-a-porta, incluindo as demais atividades logísticas.

Dentro da Cadeia Logística, é imperativo reconhecer que os Portos compõem um nó fundamental em nível global, pois é por eles que se transporte cerca de 95% do comércio exterior mundial, segundo a UNCTAD.

Porto é o TERMINAL que compõe o sistema de transporte aquaviário, que, em geral está associado a uma rede integrada de transporte intermodal e que também deve estar associada a uma cadeia integrada de suprimento (supply chain).

Hlali e Hammami (2017) trazem um conceito bastante abrangente e didático:



"O Porto é um sistema multidimensional, que combinado entre a funções econômica, sistema de infraestrutura, espaço geográfico e comércio. Além disso, um porto é gerenciado sob um sistema jurídico complexo e por um modelo organizacional que gera, principalmente, a necessidade de convergência dos setores público e privado."

Observando a integração do Porto à Logística e ao Transporte, percebe-se que, com a função de TERMINAL, tem o objetivo de permitir a integração entre modalidades de transporte (ou mesmo entre veículos diferentes da mesma modalidade aquaviária) da forma mais rápida e eficiente possível, preservando a qualidade da carga e evitando interrupções no fluxo logístico.

Os portos desempenham um papel vital na infraestrutura de transporte global, funcionando como nós estratégicos que facilitam o movimento eficiente de mercadorias entre diferentes modos de transporte e regiões do mundo. Este papel central dos portos é amplamente reconhecido tanto na teoria quanto na prática. A literatura acadêmica destaca a importância dos portos como elementos essenciais na infraestrutura de transporte.

"A infraestrutura portuária é um componente crítico da rede de transporte, permitindo a integração entre o transporte marítimo e outros modos de transporte, como rodoviário e ferroviário." (Rodrigue, J.-P., Comtois, C., & Slack, B. (2013). The Geography of Transport Systems. Routledge.) (grifo nosso)

"Os portos são nós críticos nas cadeias de suprimentos globais, atuando como portais pelos quais o comércio internacional flui. Sua eficiência e eficácia influenciam significativamente o desempenho logístico." (Lam, J.S.L., & Van de Voorde, E. (2012). Green Port Strategy for Sustainable Growth and Development. Transport Reviews, 32(2), 211-232.) (grifo nosso)

"Os portos são componentes integrais da infraestrutura de transporte de uma nação, servindo como interfaces críticas entre o transporte marítimo e terrestre. Seu desenvolvimento e operação são essenciais para o crescimento econômico de um país." (Notteboom, T., & Winkelmanns, W. (2001). Structural Changes in Logistics: How Will Port Authorities Face the Challenge?. Maritime Policy & Management, 28(1), 71-89.) (grifo nosso)

Portos atuam como principais portas de entrada de um país para a importação e exportação de bens, fornecendo a interface de infraestrutura entre a rede de transporte logístico marítimo e terrestre (HERZ, N. & FLAMIG, H. 2014. Understanding supply chain management concepts in the context of port logistics: An explanatory framework. Transport, 29, 376-385), alocando instalações para acomodar embarcações e manusear cargas. **Sendo assim, portos pertencem ao sistema de transporte logístico** (ROBINSON, R. 2002. Ports as elements in value-driven chain systems: the new paradigm. Maritime Policy & Management, 29, 241-255.) **e são reconhecidos como parte de centros logísticos** (BICHOU, K. & GRAY, R.



2004. A logistics and supply chain management approach to port performance measurement. *Maritime Policy & Management*, 31, 47-67.). (grifo nosso)

Portos são infraestruturas que permitem a transferência de mercadorias entre navios e outros modos de transporte, como caminhões, trens e aviões. E são **essenciais para o comércio internacional, atuando como pontos de convergência para o trânsito de mercadorias**. Rodrigue, J.-P., Comtois, C., & Slack, B. (2017). **The Geography of Transport Systems: destaca a função dos portos como elementos críticos na rede de transporte global, facilitando a conexão entre diferentes modos de transporte e regiões**. (grifo nosso)

Portos são parte integrante da cadeia logística, que inclui a gestão do fluxo de mercadorias desde a origem até o destino final. **A logística portuária envolve não apenas o transporte marítimo, mas também a coordenação com outros modos de transporte e a gestão de processos como armazenagem e distribuição**. Bichou, K. (2009). *Port Operations, Planning and Logistics: explora como a logística portuária se integra à cadeia de suprimentos, enfatizando a importância dos portos na eficiência logística*. (grifo nosso)

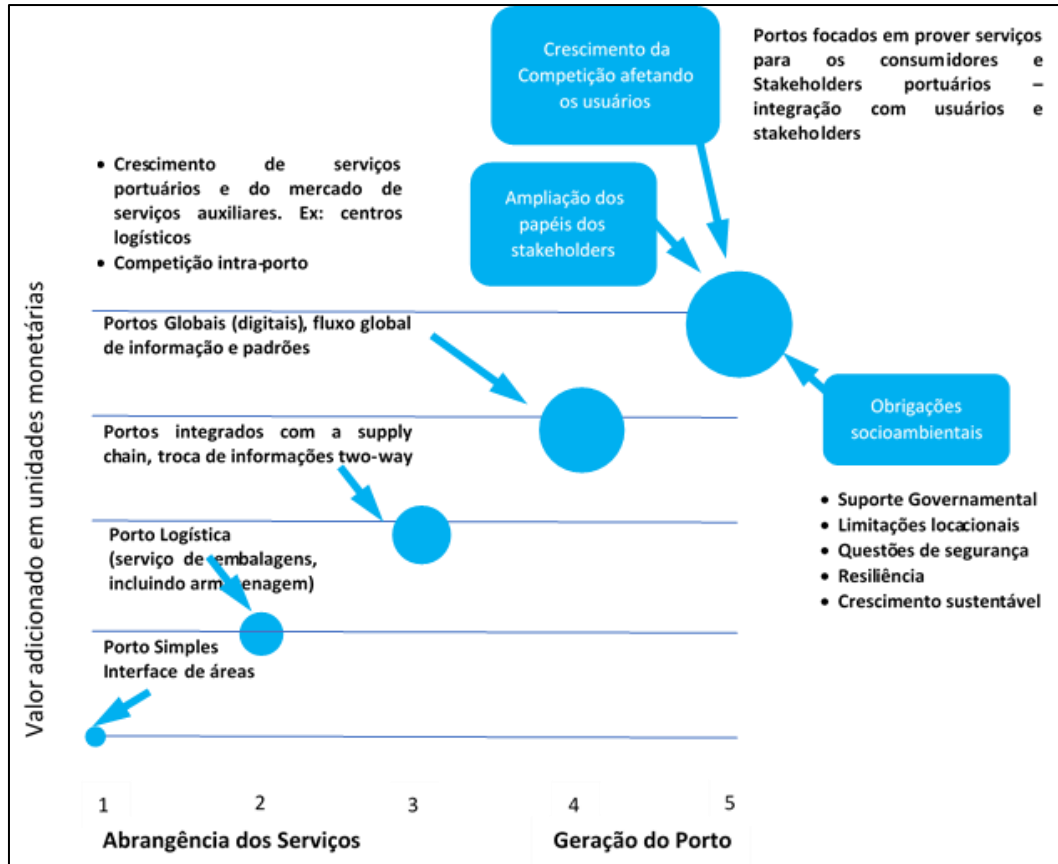
Portos funcionam como hubs que facilitam a movimentação e o armazenamento de mercadorias, desempenhando um papel crucial na otimização de fluxos logísticos. Notteboom, T., & Rodrigue, J.-P. (2005). *Port Regionalization: Towards a New Phase in Port Development. Maritime Policy & Management: discute como a regionalização dos portos afeta a eficiência da cadeia de suprimentos, enfatizando a importância dos portos na rede logística global*.

A UNCTAD – *United Nations Conference on Trade and Development* tem desenvolvido uma classificação que posiciona portos em uma escala evolutiva, definindo gerações de portos à medida que evoluem sobre certos aspectos.

EVOLUÇÃO DOS PORTOS

Evolução dos portos	Características
1ª geração (até 1950)	Serviços básicos de movimentação, armazenagem temporária e entrega de cargas.
2ª geração	Atividades industriais e comerciais que agregam valor aos produtos, tornando-se centros de movimentação e serviços.
3ª geração (a partir de 1980)	Sistematização de coleta e processamento de dados e ligação mais próxima com a comunidade e os usuários portuários. Expansão da área de atuação e gama de serviços prestados para além dos seus domínios; portos transformam-se em um centro de logística.
4ª geração (a partir de 2000)	Envolvimento dos portos em redes de negócios mundiais, integração entre modais, desenvolvimento de <i>clusters</i> (ou condomínios portuários) industriais.

A própria evolução nos últimos vinte anos, em termos tecnológicos, econômicos e sociais, pode-se classificar os portos conforme adiante.



Aspectos Evolutivos dos Portos Mundiais

A própria Confederação Nacional do Transporte (CNT), na publicação Terminais de carga do Brasil: terminais gateways portuários. – Brasília: CNT, 2023, ressalta:

“O transporte marítimo é fundamental para a cadeia logística brasileira, visto que esta modalidade teve participação em 83% de todas as transações internacionais realizadas em 2022. Nesse cenário, **os terminais gateways portuários são estruturas que atuam na conectividade e na integração entre rotas e modalidades de transporte. Essas instalações contribuem para o desenvolvimento econômico nacional à medida que permitem a movimentação de mercadorias entre nações, principalmente de commodities, base do comércio internacional brasileiro.** Ainda assim, o transporte aquaviário é subutilizado no país, tendo em vista que não há atividade econômica em mais da metade de suas vias navegáveis.

Os terminais são estruturas fundamentais para o adequado fluxo de mercadorias e pessoas, tanto em território nacional como entre Brasil e outros países. Em



síntese, eles possibilitam a conexão entre diferentes modos de transporte e, em particular para as cargas, nas etapas de processamento, transbordo, armazenagem e desembarço, dentre outras funções.” (grifo nosso).

Portanto, conforme literatura citada, os portos **são elementos-PARTE essenciais na cadeia logística e no sistema de transporte,** desempenhando um papel **INDISSOCIÁVEL DAS CADEIAS LOGÍSTICAS E DO SISTEMA DE TRANSPORTE** no movimento de mercadorias global. Ademais, outros pontos que explicam como os estudos portuários se relacionam com transporte e logística:

- Transporte de Mercadorias: Os portos são pontos de entrada e saída para o transporte marítimo de mercadorias. O estudo de operações portuárias inclui o gerenciamento de cargas, a movimentação eficiente de mercadorias e a coordenação com outros modos de transporte, como o rodoviário.
- Infraestrutura e Operações: A logística portuária envolve a gestão da infraestrutura portuária (armazéns, terminais) e das operações (carregamento, descarregamento, armazenamento, distribuição).
- Cadeia de Suprimentos: Portos são nós críticos na cadeia de suprimentos global. A logística portuária lida com a integração dos portos na cadeia de suprimentos, garantindo que os fluxos de materiais e informações sejam eficientes e eficazes.
- Planejamento e Gestão: Estudos portuários também abordam o planejamento e a gestão de portos, incluindo aspectos econômicos e ambientais, que são essenciais para a logística e o transporte de um país.

Dada e extensa literatura sobre o assunto e a própria lógica do transporte global, é imperativo considerar que os portos são parte essencial da infraestrutura de transportes e nó fundamental da cadeia logística global, portanto em total consonância com os requisitos editalícios.

Além de todo o exposto, ainda é possível verificar que a própria organização governamental brasileira possui uma Agência Reguladora denominada **AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES** (NOSSO GRIFO) AQUAVIÁRIOS (ANTAQ), criada pela Lei nº 10.233 de 2001 e vinculada ao Ministério de Portos e Aeroportos - MPA., cujas competências incluem (fonte: website ANTAQ, 2024):

- a navegação fluvial, lacustre e de travessia;
- a navegação de apoio marítimo, de apoio portuário, de cabotagem e de longo curso;
- **os portos organizados e as instalações portuárias neles localizadas;**
- **os terminais de uso privado;**
- **as estações de transbordo de carga;**
- **as instalações portuárias públicas de pequeno porte; e**
- **as instalações portuárias de turismo.** (grifo nosso)



Tendo a questão de logística e infraestrutura de transportes esclarecida, a seguir é apresentada a escala de um projeto de portos.

Estudos de planejamento portuários, como os Planos Mestres, são tão complexos em escopo e abrangência quanto um Plano Estadual de Logística e Transporte (PELT), visto as seguintes semelhanças:

- **Análise de Dados:** ambos necessitam de coleta e análise de grandes volumes de dados para elaboração de projeções de demanda e estudo de mercado.
- **Coordenação entre Stakeholders:** Envolvimento de múltiplos stakeholders, incluindo governos, empresas, comunidades locais e especialistas técnicos.
- **Infraestrutura:** Plano Mestre Portuário (PMP): Envolve a expansão, modernização e manutenção das infraestruturas portuárias, como terminais, cais, armazéns e áreas de manobra. PELT: Inclui o desenvolvimento e manutenção de rodovias, ferrovias, hidrovias e aeroportos no âmbito estadual, visando melhorar a conectividade e a eficiência do transporte.
- **Operações e Logística:** PMP: Foca na otimização das operações de carga e descarga, logística interna dos portos, e na integração eficiente com outros modos de transporte. PELT: Aborda a eficiência logística em todo o estado, promovendo a intermodalidade e a redução de custos e tempos de transporte.
- **Desenvolvimento Econômico:** PMP: Análise de tendências de mercado, projeções de crescimento e estratégias para atrair investimentos, contribuindo para o desenvolvimento econômico local e nacional. PELT: Elaboração de políticas públicas e programas que impulsionem o desenvolvimento econômico do estado, gerando empregos e atraindo investimentos.
- **Plano de Ações:** ambos geram planos de ações - planos estratégicos de longo prazo, inseridos no processo de planejamento nacional.

Além do exposto, a PORTARIA Nº 123, DE 21 DE AGOSTO DE 2020, do Ministério da Infraestrutura, institui o Planejamento Integrado de Transportes, que contempla os subsistemas federais rodoviário, ferroviário, aquaviário e aeroviário, e as ligações viárias e logísticas entre esses subsistemas e desses com os sistemas de viação dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios (Art. 1º).

Acessando-se o website <https://portal.epl.gov.br/plano-nacional-de-logistica-pnl> se verifica que: "O Plano Nacional de Logística (PNL) é um dos principais instrumentos que o Poder Público dispõe para planejar, no longo prazo, a infraestrutura de transportes brasileira. O PNL identifica e propõe, com base no diagnóstico atual, soluções que contribuam para o desenvolvimento brasileiro. O objetivo é indicar empreendimentos que propiciem a redução dos custos, melhorar o nível de serviço para os usuários, buscar o equilíbrio da matriz,

umentar a eficiência dos modos utilizados para a movimentação das cargas e diminuir a emissão de poluentes.

Art. 4º O Plano Nacional de Logística será o referencial de planejamento para a identificação de necessidades e oportunidades presentes e futuras de oferta de capacidade dos subsistemas de transporte, recomendando estudos de novas infraestruturas e a melhoria em infraestruturas existentes no âmbito do Planejamento Setorial.

Art. 5º O Planejamento Setorial será organizado em Plano Setorial Terrestre, Plano Setorial Portuário, Plano Setorial Hidroviário e Plano Aeroviário Nacional. § 1º Os Planos Setoriais farão a conexão entre o Plano Nacional de Logística e as ações do Ministério da Infraestrutura, indicando as iniciativas que deverão ser estudadas em detalhe, seja para execução com recursos públicos ou por meio de parceria com a iniciativa privada.



Fonte: PNL

Ou seja, reconhecidamente, estudos do subsistema aquaviário e, portanto, portuários estão contemplados na definição dos estudos de transportes (como o Planejamento Integrado de Transportes) e de logística (como o Plano Nacional de Logística), a cargo da própria Infra S.A.



De forma sintética, com o objetivo de esclarecer o entendimento equivocado, tem-se:

- **Porto é transporte, uma vez que é parte essencial e indissociável do sistema de transporte aquaviário;**
- **O planejamento de um porto tem as mesmas características fundamentais, utiliza as mesmas metodologias e segue o mesmo processo de qualquer planejamento de transporte em escala estadual ou superior e de qualquer desenvolvimento de estudos de logística e infraestrutura de transporte, uma vez que, como dito no item "a", porto é transporte.**

SENDO ASSIM, NÃO SE IDENTIFICA NENHUM ELEMENTO DE JUSTIFICATIVA PARA QUE OS ACERVOS APRESENTADOS TENHAM SIDO REJEITADOS COMO COMPROVAÇÃO FÁTICA DO ACERVO DA EQUIPE EM Gerenciamento e/ou Supervisão e/ou Assessoria e/ou Consultoria de engenharia em projetos em Planejamento de Transportes, em pelo menos 01 (um) projeto em escala regional (Estadual ou superior), e Acervo em Gerenciamento e/ou Supervisão e/ou Assessoria e/ou Consultoria de engenharia ou economia no desenvolvimento de estudos de logística e infraestrutura de transportes, para o grupo 5 – SUPEA/SUPET". (grifo nosso).

A Administração Pública está constitucionalmente subordinada à observância da isonomia, conforme previsto no art. 5º, caput, e art. 19, inc. III, da Constituição Federal. O art. 37, caput e inc. XXI, vai além, determinando que as contratações públicas devem assegurar igualdade de condições a todos os concorrentes. Portanto, é não apenas desejável, mas imperativo, que se prevejam soluções para o saneamento de defeitos em documentos licitatórios, sobretudo quando esses documentos possuem um grau de maleabilidade que permite seu esclarecimento à comissão avaliadora.

O Governo Federal, ao editar a Instrução Normativas nº 73/2022, que regulamentam as licitações de menor preço na Administração Pública, autorizou expressamente a ampla realização de diligências (arts. 41 e 43, IN 73/2022), por exemplo. Essa autorização mostra que é desejável que se busque o máximo de diligências nas contratações do Governo Federal.

Dispensar as diligências necessárias e excluir a proponente do procedimento licitatório resulta em duas consequências imediatas: (i) quebra da isonomia, pois o rigor aplicado à avaliação da proponente em questão não foi estendido aos demais concorrentes, e (ii) afastamento da Administração Pública da proposta mais vantajosa, contrariamente aos princípios de eficiência e economicidade, sobretudo quando o critério de seleção da licitação é alcançar o menor preço possível, e a proponente ofereceu a melhor proposta.

Afinal, os documentos apresentados não são problemas insanáveis para fins do art. 56, inc. I, da Lei nº 13.303/2016. Portanto, a exclusão de uma licitante sem a devida diligência não



apenas desafia a isonomia, mas também compromete a obtenção da proposta mais vantajosa para a Administração Pública, resultando em ineficiência e desperdício de recursos públicos.

Além disso, o Tribunal de Contas da União (TCU) já decidiu que procedimentos licitatórios que não adotam um grau de flexibilidade isonômica entre todos os licitantes violam esses princípios.

"Contudo, não constam dos autos documentos que demonstrem que a comissão de licitação do Inca agiu com a mesma flexibilidade na fase de habilitação com relação às outras empresas que participaram da licitação, o que afronta o princípio da isonomia entre os licitantes.

Inclusive, a inabilitação da empresa Araújo Abreu (representante) em razão da não apresentação da certidão negativa de falência de uma filial, e não a da sede, indica que há indícios de tratamento diferenciado na fase de habilitação entre as diversas licitantes, o que afronta alguns princípios da licitação pública, entre os quais: impessoalidade, isonomia entre os licitantes, vinculação ao instrumento convocatório e julgamento objetivo." (Acórdão 505/2018, Plenário, rel. Min. Augusto Nardes).

"É adequada a diligência efetuada para esclarecimento de atestado de capacidade técnica." (Acórdão 747/2011-Plenário, rel. Min. André de Carvalho)

Em suma, ao impedir que uma licitante tenha a oportunidade de esclarecer eventuais defeitos documentais, a Administração Pública não só infringe o princípio da isonomia como também se distancia de seu objetivo maior: a maximização da eficiência e economicidade nas contratações públicas.

Além disso, a Administração Pública, em qualquer processo licitatório, tem a obrigação de exigir qualificação técnica profissional que seja diretamente relevante e necessária para atingir o objetivo da licitação. A inclusão de documentos impertinentes ou irrelevantes é não apenas contraproducente, mas expressamente vedada pela Lei Geral de Licitações (Lei nº 14.133/2021), conforme estipulado no art. 9º, I, 'c'.

Embora a Lei nº 13.303/2016 não possua um dispositivo idêntico, a mesma lógica deve ser aplicada aqui. Todos os profissionais da proponente possuem experiência comprovada em modelagens licitatórias de infraestrutura, que além de se inserirem no contexto de logística e transporte, possuem um grau de complexidade superior à expertise limitada a logística e transporte regional.

O TCU já se pronunciou contra processos licitatórios onde a qualificação técnica exigida não estava alinhada com o objetivo do contrato, reconhecendo a necessidade de flexibilidade e pertinência nas exigências de qualificação.

"18. Ademais, os licitantes, segundo o item 7.2.3.1.1 dos editais, embora pudessem deixar de cotar/participar de algum lote, estavam obrigados a cotar todos os itens do lote em que

graf@grafconsulting.com.br | grafconsulting.com.br



participariam, sob pena de desclassificação quanto ao lote de interesse. Dessa forma, caso não tivessem um técnico em informática empregado, não poderiam participar dos lotes em que constavam os computadores, mesmo que lhes interessasse concorrer para os demais itens.

19. Assim sendo, foi exigido dos licitantes requisito que contraria o princípio da isonomia e o estabelecido no inciso II do art. 3º da Lei 10.520/2001, segundo o qual são vedadas 'especificações que, por excessivas, irrelevantes ou desnecessárias, limitem a competição' (Acórdão 147/2017, Plenário, rel. Min. André Carvalho).

A insistência em qualificações impertinentes coloca em risco a eficiência e a economicidade das contratações públicas, pois afasta o edital da missão de obter o melhor serviço pelo menor custo. Ao impor barreiras desnecessárias, a administração está não apenas limitando a concorrência, mas também potencialmente excluindo os candidatos mais qualificados e capazes de fornecer soluções inovadoras e eficientes.

Portanto, a exigência de qualificação técnica deve ser feita com uma visão clara do objetivo final da licitação. A verdadeira competência não está em detalhes formalísticos, mas na capacidade de realizar as tarefas complexas e interdisciplinares que um projeto de infraestrutura demanda.

Além disso, o TCU já possui orientação jurisprudencial clara no sentido de que a habilitação técnica deve ser aceita desde que demonstre a efetiva capacidade do licitante para executar o objeto do contrato, mesmo que não se ajuste rigorosamente às especificações do edital. Em outras palavras, deve-se adotar uma interpretação não formalista do procedimento: embora eventualmente os documentos apresentados não cumpram formalmente a nomenclatura exata do edital, eles comprovam, por si só, que a licitante possui a capacidade técnica necessária para executar o contrato.

"A verificação de que determinado atestado de habilitação técnica é hábil para comprovar efetivamente a capacidade de licitante para executar o objeto pretendido, a despeito de tal atestado não se ajustar rigorosamente às especificações do edital, justifica sua aceitação pela Administração." (Acórdão 2297/2012-Plenário, rel. Min. Walton Alencar Rodrigues,

"Caracteriza restrição à competitividade da licitação a exigência, como critério de habilitação, de atestado de qualificação técnica comprovando experiência em tipologia específica de serviço, salvo se imprescindível à certeza da boa execução do objeto e desde que devidamente fundamentada no processo licitatório." (Acórdão 1567/2018-Plenário, rel. Min. Augusto Nardes

"A exigência de atestados de execução de serviços em determinado tipo de obra depende da demonstração de que tal requisito afigura-se necessário para a satisfatória execução do objeto a ser contratado." (Acórdão 222/2013-Plenário, rel. Min. Ana Arraes)

Desclassificar uma proponente sob o pretexto de que a qualificação profissional não possui experiência específica em logística e transportes regionais é uma interpretação restritiva do que constitui competência técnica relevante. O TCU, ao estabelecer sua jurisprudência, reconheceu a necessidade de se focar na substância e não na forma dos documentos



apresentados. Exigir que todos os documentos correspondam estritamente aos termos do edital, sem considerar a experiência e a capacidade efetiva dos licitantes, compromete a competitividade do processo. A interpretação rígida dos requisitos de habilitação, ao invés de garantir a seleção dos licitantes mais capacitados, resulta na exclusão de empresas perfeitamente qualificadas, apenas por questões de nomenclatura ou formalidades documentais.

Quando os documentos apresentados demonstram claramente que a empresa possui a experiência e a capacidade técnica necessária para cumprir o contrato, eles devem ser aceitos, independentemente de pequenas discrepâncias formais. Dessa forma, requer-se a reconsideração quanto ao ponto.

c. Quanto à Capacidade Técnica Operacional

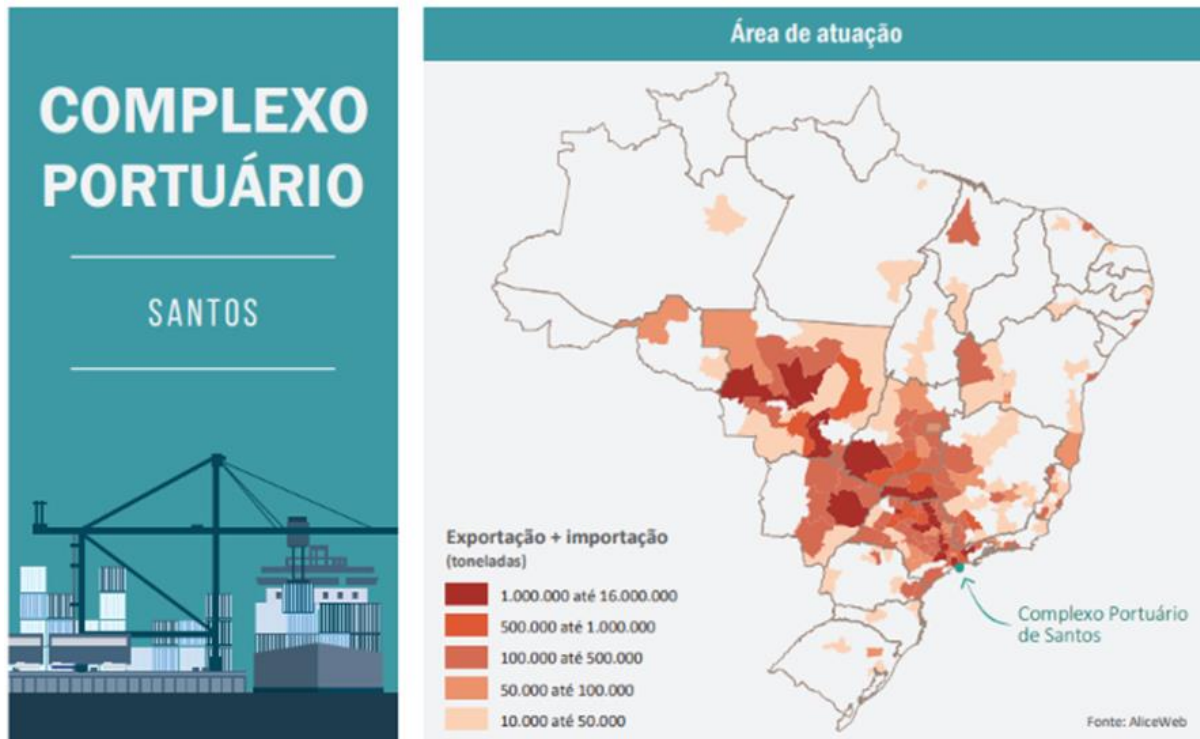
Os atestados nº 1 e 2 (páginas 1 a 8): referem-se à "RFP nº 01/2020 – AEP/DEP2 - BNDES: Prestação de serviços técnicos para a avaliação, estruturação e implementação de Projeto de participação da iniciativa privada para administração e exploração do Porto Organizado de Santos e do Porto Organizado de São Sebastião, considerando em seu escopo as possibilidades tanto de desinvestimento como de desestatização da Companhia Docas de São Paulo (CODESP)."

Cabe ressaltar que o Porto de Santos é o maior porto do Brasil, bem como o maior da América Latina, totalizando 173,3 milhões de toneladas em 2023. Sua atividade **influencia todo o país** no escoamento de bens e mercadorias produzidos na sua área de influência direta, que abrange os estados de São Paulo, Minas Gerais, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Goiás. Nesta região, o Porto de Santos representa a opção logística e econômica mais viável para exportação e importação, uma vez que concentra grande parte do mercado consumidor brasileiro. Devido à sua relevância na balança comercial do país e por ser um porto concentrador de cargas de longo curso e cabotagem, o Porto de Santos também atende à demanda de comércio exterior de outros estados importantes da Federação, tais como Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul, Rio de Janeiro, Espírito Santo, Bahia, Pernambuco, Rondônia, Tocantins, Sergipe e Paraíba.

Os estudos desenvolvidos abrangem a projeção da evolução anual da demanda por terminal, tipo de carga, movimentação da atividade portuária e outras segmentações de serviços. Incluem ainda a projeção da frota de navios por tipo e da demanda sobre o canal de acesso, a projeção de demanda por serviços de suporte a atividades offshore, e a avaliação de riscos de concentração econômica através de análise concorrencial. Portanto, foram analisadas a origem e o destino, bem como seus acessos (terrestres, dutoviários, ferroviários e aquaviários)

das cargas gerais, graneis sólidos, vegetais, líquidos e minerais e contêineres, conforme figura 1, abaixo:

Figura 1: Área de influência do Porto de Santos



Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL)

Dada a sua relevância para o país, entende-se que o **estudo de desestatização do Porto de Santos deve ser considerado de relevância superior (Nacional), e não local, conforme o julgamento da comissão.**

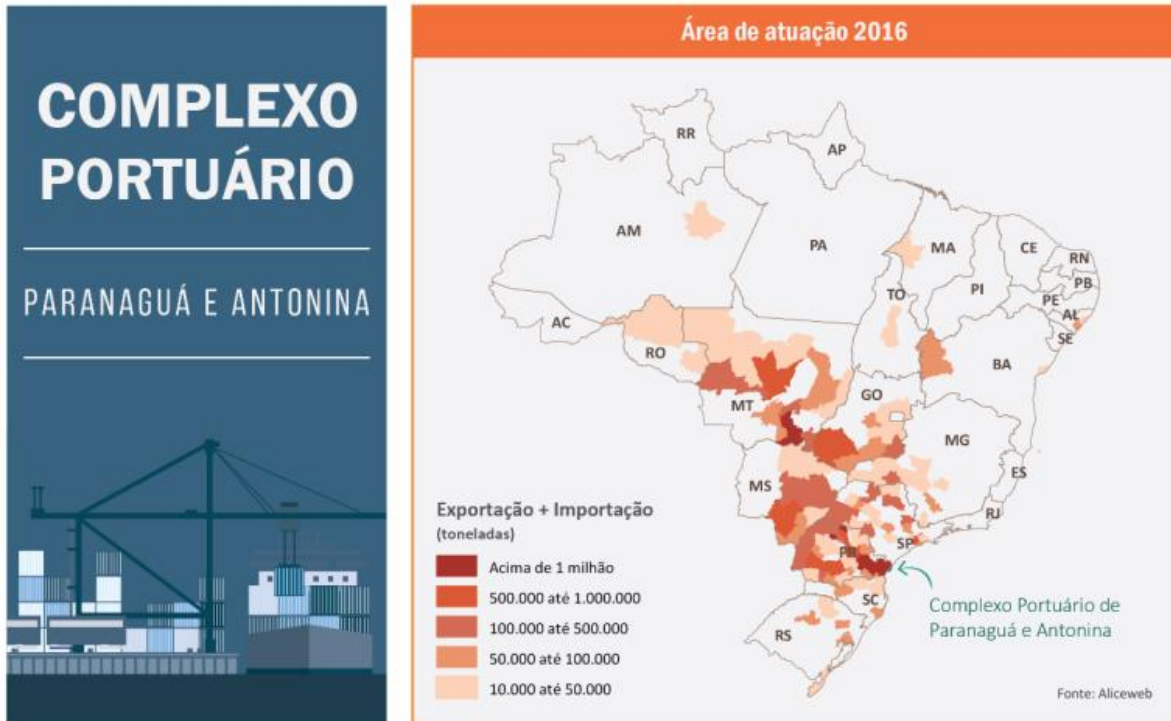
Em relação às atestações que têm como contratante a QUADRA GESTÃO DE RECURSOS S.A., páginas 9-15, cujos objetos são "Consultoria de economia no desenvolvimento de estudos de logística e infraestrutura de transportes, com análise de demanda do Porto de Paranaguá, Antonina e São Francisco do Sul" e "Consultoria de economia no desenvolvimento de estudos de logística e infraestrutura de transportes, com análise de demanda do Porto de Paranaguá e suas operações ferroviárias":

O Porto de Paranaguá, com base nos dados do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), exportou em 2023 US\$ 16.210.875.476 em produtos paranaenses pelos terminais estaduais, o que representa 64% da exportação do estado. Entre as cargas com maior **destaque está o fertilizante, sendo o Porto de Paranaguá a**

principal porta de entrada dessa commodity no país. O porto também é o maior canal de exportação de frango congelado do mundo e está em segundo lugar nacional na movimentação de soja para exportação.

Ainda, os Portos de Paranaguá e Antonina representam a totalidade dos portos organizados do Estado do Paraná e, portanto, possuem importância, no mínimo Estadual. Ressalta-se que o Porto de Paranaguá é o segundo maior porto público em volume transportado – mais de 58 milhões de toneladas de cargas diversas (2023, Anuário Antaq), perdendo apenas para o Porto de Santos. Ainda, **sua área de influência abrange área que supera, inclusive, os limites estaduais, como pode ser visualizado no mapa abaixo. Assim, não é correto afirmar que estudos do Porto de Paranaguá tenham relevância local, como se sua influência socioeconômica se limitasse ao município de Paranaguá.**

Figura 2: Área de influência do Porto de Paranaguá



Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Paranaguá (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL)

Para o desenvolvimento da consultoria contratada, foram avaliadas as origens e destinos das cargas do Porto de Paranaguá. A avaliação de mercado foi realizada com uma projeção das cargas para um horizonte de 10 anos, considerando tanto as capturadas pela ferrovia e demais acessos quanto as prioritárias, conforme contratos comerciais analisados. Esse estudo permite identificar tendências e planejar a logística portuária de maneira eficiente e sustentável.



A análise dos fluxos com origem ferroviária no Porto de Paranaguá envolve a identificação e avaliação dos fluxos operacionais da ferrovia Rumo Malha Sul. O principal objetivo é destacar os possíveis benefícios por meio da redução do tempo de ciclo, aumento da capacidade de transporte e melhorias logísticas. O foco está em otimizar a eficiência das cargas que chegam por meio de transporte ferroviário, essencial para a logística portuária.

O estudo abrangeu a identificação e avaliação dos fluxos operacionais da ferrovia Rumo Malha Sul, projeções de mercado e demanda, e a capacidade ferroviária e aquaviária. Dessa forma, foi possível destacar os benefícios potenciais em termos de eficiência logística, capacidade de transporte e competitividade do porto, assegurando um planejamento estratégico para o cliente. Assim, entende-se que tais estudos, bem como o Porto de Paranaguá, devam ser considerados de **relevância regional, e não apenas local, conforme o julgamento da comissão.**

O atestado da Origem S.A., páginas 19-20, refere-se ao plano de desenvolvimento do terminal portuário MAC 11, leilão ocorrido em agosto de 2023, promovido pela ANTAQ. As principais atividades desenvolvidas foram: Consultoria e Assessoria em Planejamento de Transportes Marítimos, pós-leilão da área MAC 11A, abrangendo assessoria técnica, plano básico de implantação (PBI) e Plano de Transferência Operacional (PTO).

De acordo com a ANP, o mercado geográfico relevante compreende o Estado de Alagoas, atendido pelos terminais portuários do Porto de Maceió. Cabe lembrar que esses terminais representam uma das duas alternativas para o recebimento de combustíveis, exceto GLP, no Estado de Alagoas, respondendo por cerca de 40% do volume do estado. A logística de transporte desse produto do polo produtor ao porto, realizada por dutovia, torna o Porto de Maceió um destino cativo dessa carga. Por ser um porto organizado, Maceió deve atender a essa carga e destinar parte de seu sistema de logística portuária para tanto. Esse sistema, por sua vez, difere operacionalmente daquele destinado a combustíveis (exceto GLP), de modo que terminais portuários (ou parte deles) dedicados a petróleo bruto não estão no mesmo mercado relevante da dimensão produto das instalações portuárias voltadas a combustíveis líquidos (exceto GLP). Diante do exposto, os mercados relevantes definidos para o estudo em questão são: (i) mercado de terminais portuários dedicados à movimentação e armazenagem de grânéis líquidos de petróleo bruto, destinados ou provenientes de transporte aquaviário, pelo Estado de Alagoas; e (ii) mercado de terminais portuários dedicados à movimentação e armazenagem de grânéis líquidos combustíveis, exceto GLP, destinados ou provenientes de transporte aquaviário, no Estado de Alagoas.

Portanto, entende-se que, devido a 40% dos grânéis líquidos do estado dependerem da movimentação do terminal MAC 11, **os estudos desenvolvidos possuem relevância regional.**



Tal entendimento foi também considerado pela INFRA S.A., ANTAQ e Ministério de Portos e Aeroportos quando da elaboração dos documentos de licitação do erminal MAC 11A, como comprovado nas imagens a seguir:

Figura 3: Área de influência do Porto de Paranaguá



A partir do porto, o escoamento ocorrerá pelo modal rodoviário predominantemente para a região metropolitana, mas pode se estender para outros municípios do estado de Alagoas.

Com relação às movimentações portuárias de combustíveis, **os portos da Região Nordeste são essenciais para o abastecimento regional e do país.** A concentração dos portos destinados a movimentações de combustíveis é fruto do antigo monopólio da Petrobrás no que dizia respeito à exploração e importação do petróleo assim como da produção e importação de derivados no Brasil.

Importante destacar a alteração gradual do contexto concorrencial em que o abastecimento de combustíveis ocorre no Brasil, em razão da quebra do monopólio estatal introduzida pela Lei do Petróleo em 1997, permitindo livre concorrência com importações liberadas e subsídios extintos. De acordo com dados do setor, a Petrobras ainda detém posição hegemônica no suprimento de derivados no mercado brasileiro, contudo, sua participação vem se reduzindo ao longo dos últimos anos, fazendo com que haja um maior número de agentes no mercado, tornando-o menos concentrado. Observa-se essa dinâmica através do aumento dos chamados postos de “bandeira branca” (que não usam marca), que em 2016 somaram 41,1% dos postos do País, segundo a ANP.

Nesse sentido, a elaboração de estudos de viabilidade visando à abertura de procedimento licitatório para **a área de arrendamento MAC11A mostra-se de relevante interesse público, na medida em que busca garantir o abastecimento nacional e regional,** promovendo, ainda, a maximização da utilização dos ativos públicos.

Fonte: Documentos leilão MAC11A

(http://web.antaq.gov.br/Sistemas/WebServiceLeilao/DocumentoUpload/Audiencia%20115/MAC11A_Secao_A_Apresentacao_rev01.pdf, página 3)

Ressalta-se que a elaboração do PBI e PTO são obrigações contratuais da arrendatária, definidas no edital de licitação.



d. Quanto à Capacidade Técnica Profissional

Outros atestados para comprovação de experiência profissional também foram rejeitados, conforme detalhamento por profissional a seguir

i. Especialista em Análise de Dados (Antônio Vinicius dos Santos)

Considerações do Parecer 1/2024/SUPEA-INFRASA/ DIPLAN-INFRASA/ DIREX-INFRASA/ CONSADINFRASA/AG-INFRASA: " na análise do acervo documental do profissional indicado, Antônio Venicius dos Santos, a especialização apresentada - Doutorado em Engenharia Civil (pág. 3 do arquivo Vinicius Atestações Compliado) está em desacordo com a qualificação mínima prescrita, tendo em vista que não atende ao especificado no item 8.14 do Termo de Referência, que estabelece a obrigatoriedade de especialização em Análise de Dados".

Justificativa para recurso: O profissional em questão apresenta mestrado em Ciência da Computação, na área de concentração Sistemas de Conhecimento, conforme currículo encaminhado. O tema da dissertação: Ambiente virtual inteligente aplicado em controle estatístico de qualidade STCEQ.Net.

- Ciência da Computação com foco em "Sistemas de Conhecimento" é uma área de estudo que combina princípios da Ciência da Computação com técnicas avançadas de inteligência artificial, aprendizado de máquina, processamento de linguagem natural e mineração de dados para criar sistemas que são capazes de adquirir, representar, manipular e utilizar conhecimento de forma inteligente. Um mestrado em Ciência da Computação com foco em "Sistemas de Conhecimento" pode ser considerado uma especialização em análise de dados, pois envolve o estudo e a aplicação de técnicas de coleta, processamento, análise e interpretação de dados, tais como: Técnicas de mineração de dados; algoritmos de aprendizado de máquina para desenvolver modelos preditivos e analíticos; gestão eficiente de dados, incluindo armazenamento, recuperação e processamento, diretamente ligada à análise de dados; Métodos para processar e interpretar grandes quantidades de dados; Técnicas de visualização de dados usadas para representar dados complexos de forma compreensível, facilitando a análise e a tomada de decisões.
- Além disso, a escolha da área de especialização de um mestrado geralmente depende das disciplinas eletivas escolhidas, da pesquisa realizada e do tema da dissertação do



aluno. Essas especializações definem o conhecimento profundo do aluno em um subcampo específico.

- O mestrado do profissional em questão é uma especialização em análise de dados, visto que o tema de sua dissertação envolve o uso de técnicas estatísticas e ferramentas de análise de dados para monitorar e melhorar a qualidade dos processos. O Controle Estatístico da Qualidade (CEQ) é uma aplicação específica de análise de dados que utiliza métodos estatísticos avançados para garantir que processos e produtos atendam aos padrões de qualidade estabelecidos. Foram estudados todos os modelos sobre esse assunto e desenvolvido ferramentas para ensinar a essência da análise de dados a outras pessoas.
- Tal especialização pode, por fim, ser evidenciada através do desenvolvimento profissional na área de interesse, somando mais de 12 anos de atuação.

ii. Economista Sênior 2 (Amanda Rodrigues)

Considerações do Parecer 1/2024/SUPEA-INFRA/AG-INFRA/ DIREX-INFRA/CONSADINFRA/AG-INFRA "Economista Sênior 2: para a economista Amanda de Souza Rodrigues, verificou-se que as atividades descritas nos atestados juntados às pags. 07 a 80, do documento Atestações Compilado-Amanda Rodrigues.pdf, não são compatíveis com o exigido no Termo de Referência, posto que não se referem ao desenvolvimento de projetos relacionado à infraestrutura logística e de transportes. Assim, nenhum atestado foi computado para fins de comprovação de qualificação técnica."

Justificativa para recurso: Tem-se que no termo de referência solicitava-se "Graduação em Economia com Mestrado ou Especialização na área de Economia, Logística ou Transportes e 5 anos de experiência no desenvolvimento de estudos e/ou análises de empreendimentos Diploma ou certificado de conclusão de curso superior em Engenharia Civil ou Economia, com registro no devido conselho profissional, e pelo menos 10 (dez) anos de experiência profissional comprovada no desenvolvimento e/ou coordenação de projetos relacionados à infraestrutura logística e de transportes. Conhecimentos: concessões e PPPs; EVTEA; MEF; análise de sensibilidade; análise de cenários e projeções demanda; modelagens econômicas; software ARENA ou similares."

A partir disso põe-se:

A profissional Amanda de Souza possui diploma de graduação em Economia e Mestrado em Engenharia civil, concentração Infraestrutura e Gerência Viária, o tema da dissertação de "Método para elaboração de um plano de evacuação emergencial em uma usina nuclear utilizando microssimulação de tráfego"



Conforme solicitado, seria necessário apresentar atestações de trabalho que somem 5 anos de experiência profissional comprovada no desenvolvimento e/ou coordenação de projetos relacionados à infraestrutura logística e de transportes. Tem-se:

Atestação 1, página 4, Contrato de bolsa de Mestrado: Estudos de Planejamento para o Setor Portuário -SEP I, prazo de 01/01/2011 a 30/4/2013, totalizando 2,33 anos

As atividades incluídas foram:

Desenvolvimento de projetos relacionados à infraestrutura logística e de transportes. Atuação no desenvolvimento dos Planos Mestres portuários, que em suma envolvem: caracterização da infraestrutura portuária, suas operações, meio ambiente, acessos terrestres e aquaviário; análise estratégica; demanda e capacidade futura; possibilidade de expansão/ampliação do porto; e análise do modelo de gestão e da situação financeira das autoridades portuárias. Resumidamente o principal resultado foi o delineamento do perfil dos portos analisados (37 portos), bem como o levantamento de um portfólio de investimentos e de expansões necessárias, definidas em conformidade com as orientações estratégicas do Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP).

Os entregáveis, como parte da parte contrato de COOPERAÇÃO TÉCNICA PARA APOIO À SEP/PR NO PLANEJAMENTO DO SETOR PORTUÁRIO BRASILEIRO E NA IMPLANTAÇÃO DOS PROJETOS DE INTELIGÊNCIA LOGÍSTICA foram:

- Plano Mestre do Porto do Recife, maio de 2015;
- Plano mestre de Vitória, maio de 2015;
- Plano Mestre do Porto de Niterói, maio de 2015;
- Plano Mestre de Natal, maio de 2015;
- Plano Mestre Porto do Mucuripe, maio de 2015;
- Plano mestre de Barra do Riacho, maio de 2015;
- Terminal Salineiro de Areia Branca, novembro de 2015;
- Portos de Salvador e Aratu-Candeias, agosto de 2015;
- Porto de Angra dos Reis, maio de 2015;
- Porto do Pecém, maio de 2015.

Os documentos trazem, inclusive, seu nome na ficha técnica, como no exemplo abaixo:



Plano Mestre

FICHA TÉCNICA – COOPERAÇÃO SEP/PR – UFSC

Secretaria de Portos da Presidência da República – SEP/PR

Ministro – Edinho Araújo

Secretário Executivo – Guilherme Penin Santos de Lima

Secretário de Políticas Portuárias – Fábio Lavor Teixeira

Diretor do Departamento de Informações Portuárias – Otto Luiz Burlier da Silveira Filho

Gestora da Cooperação – Mariana Pescatori

Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC

Reitora – Roselane Neckel

Vice-Reitora – Lúcia Helena Pacheco

Diretor do Centro Tecnológico – Sebastião Roberto Soares

Chefe do Departamento de Engenharia Civil – Lia Caetano Bastos

Laboratório de Transportes e Logística – LabTrans

Coordenação Geral – Amir Mattar Valente

Supervisão Executiva – Jece Lopes

Coordenação Técnica

Antônio Venicius dos Santos

Fabiano Giacobbo

André Ricardo Hadlich

Reynaldo Brown do Rego Macedo

Roger Bittencourt

Equipe Técnica

Alex Willian Buttchevitz

Alexandre Hering Coelho

Aline Huber

Amanda de Souza Rodrigues

André Macan

Bruno Egídio Santi

Caroline Helena Rosa

Cláudia de Souza Domingues

Daiane Mayer

Daniele Sehn

Demis Marques

Diego Liberato

Dirceu Vanderlei Schwingel

Dorival Farias Quadros

Manuela Hermenegildo

Marcelo Azevedo da Silva

Marcelo Villela Vouguinha

Marcos Gallo

Mariana Ciré de Toledo

Marina Serratine Paulo

Mario Cesar Batista de Oliveira

Mauricio Back Westrupp

Milva Pinheiro Capanema

Mônica Braga Côrtes Guimarães

Marinez Scherer

Natália Tiemi Gomes Komoto

Nelson Martins Lecheta

Olavo Amorim de Andrade

Portos de Salvador e Aratu-Candeias

i

Fonte: Portos de Salvador e Aratu-Candeias, agosto de 2015.

Atestação 2, página 77: contrato C.L.T., exercendo o cargo de economista, pelo período de 01/07/2014 a 29/01/2016

Conforme o atestado, o escopo das atividades foi o Projeto de Estudos de Implantação de Áreas de Apoio Logístico Portuário (AALP) da Secretaria de Portos da Presidência da República (SEP/PR).

As AALPs têm a finalidade de organizar o fluxo de cargas destinadas ou provenientes do porto, racionalizando o uso dos acessos portuários e minimizando o conflito porto-cidade. O conceito de AALP engloba infraestruturas que variam desde pátios de estacionamento de caminhões, armazenagem, e ainda serviços como bancos, hotéis, lanchonetes etc. A implantação das áreas é complementar ao projeto Cadeia Logística Portuária Inteligente, que prevê o acompanhamento do acesso de veículos aos portos por meio de um sistema integrado de informações, o Portolog. Os estudos foram divididos em duas grandes fases, conforme imagem a seguir:



Os modelos das AALP foram desenvolvidos de forma a serem adaptados à realidade de cada porto, atendendo aspectos como as necessidades locais, o dimensionamento e a definição da localização adequada. O projeto contempla 16 AALPs nos portos de Santos/SP, Paranaguá/PR, Fortaleza/CE, Vitória/ES, Santarém/PA, Suape/PE, Rio Grande/RS, Itajaí/SC, Imbituba/SC,



Pecém/CE, Salvador e Aratu/BA, Itaqui/MA, Itaguaí/RJ, Rio de Janeiro/RJ, São Francisco do Sul/SC, Vila do Conde/PA.

Experiência 3, página 78: cargo: economista, com ações de planejamento do setor portuário Nacional entre 01/02/2016 e 02/03/2018, totalizando 2,08 anos.

Desenvolvimento de projetos relacionados à infraestrutura logística e de transportes. Atuação no desenvolvimento dos Planos Mestres portuários, que em suma envolvem: caracterização da infraestrutura portuária, suas operações, meio ambiente, acessos terrestres e aquaviário; análise estratégica; demanda e capacidade futura; possibilidade de expansão/ampliação do porto; e análise do modelo de gestão e da situação financeira das autoridades portuárias. Resumidamente o principal resultado foi o delineamento do perfil dos portos analisados (37 portos), bem como o levantamento de um portfólio de investimentos e de expansões necessárias, definidas em conformidade com as orientações estratégicas do Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP).

Experiência 4, página 79: exercendo o cargo de economista, com especialidade em transportes entre 06/02/2019 e 01/01/2021, totalizando 1,90 anos

"Apoio Técnico Especializado para Desenvolvimento e Elaboração de Estudos de Engenharia", referente a elaboração de estudos de engenharia de infraestrutura rodoviária para fins de concessão no âmbito da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

As principais atividades realizadas foram: Analista de projetos viários, Analista de transportes e trânsito, Analista de tráfego, Engenheiro de logística, Engenheiro de operação (transporte rodoviário), Engenheiro de transportes, Engenheiro de tráfego, Engenheiro de trânsito, elaboram projetos de engenharia civil, gerenciando obras, controlando a qualidade de empreendimentos.

Portanto, tem-se como tempo de experiência profissional **7,89 anos, prazo superior aos 5 anos solicitados**. Ademais, as atestações comprovam, ainda, a participação em projetos de **logística de transportes aquaviários e rodoviários**, incluindo planejamentos setoriais de curto e longo prazo.

As comprovações foram apresentadas conforme solicitado pelo edital: "apresentação de **atestado, certidão ou declaração**, emitido por pessoa jurídica de direito público ou privado". Entretanto, caso o avaliador tivesse dúvidas, deveria ter solicitado diligência para sanar suas dúvidas, como foi feito com outros lotes.



iii. Advogada (Ana Luiza Becker Salles)

Considerações do Parecer 1/2024/SUPEA-INFRASA/DIPLAN-INFRASA/ DIREX-INFRASA/CONSADINFRASA/AG-INFRASA:" no tocante à profissional Ana Luiza Becker Salles, constatou-se que o acervo documental não satisfaz as prescrições do Termo de Referência. Apenas foram juntadas declarações atestando o desenvolvimento de atividades jurídicas e nomeações para exercício de cargo público, publicados no Diário Oficial da União sem que houvesse a mínima identificação das atividades desenvolvidas no exercício do cargo. Nesse sentido, não foram aceitos os documentos juntados às pags. 06 a 43 Atestações Compilado-Ana Salles.pdf, tendo em vista que não comprovaram a qualificação profissional exigida no Termo de Referência, qual seja: 02 anos de experiência em análise de empreendimentos de infraestrutura logística e de transportes"

Justificativas para recurso:

1. **Experiência no Setor Marítimo (Páginas 6-18):** As atestações das páginas 6 a 18 demonstram o tempo de experiência da profissional Ana Luiza Becker Salles como advogada no setor marítimo. Devido a questões de sigilo e compliance, conforme o sigilo profissional previsto pela OAB no Capítulo III, Art. 25, "O sigilo profissional é inerente à profissão, impondo-se o seu respeito", o escritório fornece somente o tempo de trabalho nas atividades jurídicas elaboradas pela profissional. Assim, é imprescindível reconhecer que essa experiência contribui significativamente para sua qualificação, mesmo sem a descrição detalhada das atividades devido ao sigilo exigido por lei.
2. **Experiência em Cargos Públicos:** Ana Luiza Becker Salles ocupou diversas posições de relevância no setor público ao longo de 3,95 anos de serviço, sendo 2,6 anos na Secretaria do PPI. Suas funções incluíram:
 - **Assessora e Diretora do Programa da Secretaria de Transportes no PPI:** O Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), criado pela Lei nº 13.334/2016, visa ampliar e fortalecer a interação entre o Estado e a iniciativa privada por meio de contratos de parceria e desestatização. No PPI, Ana Luiza Becker Salles desempenhou um papel na avaliação e recomendação de projetos, contribuindo diretamente para a execução de contratos de parceria e desestatizações no setor de transportes.
 - **Diretora de Contratos, Arrendamentos e Concessões da Secretaria Nacional de Portos e Transportes do Governo Federal:** Durante 1,32 anos, Ana Luiza Becker Salles exerceu a função de Diretora, sendo responsável por:
 - Elaborar e supervisionar a política de outorgas do setor portuário;
 - Promover a elaboração de estudos técnicos e econômicos sobre novas outorgas;
 - Subsidiar a elaboração e atualização do plano geral de outorgas;

graf@grafconsulting.com.br | grafconsulting.com.br



- Analisar e subsidiar a aprovação dos planos de outorga e estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental;
- Propor diretrizes e coordenar procedimentos licitatórios;
- Subsidiar a celebração de novos contratos de arrendamentos e concessões;
- Promover medidas de desestatização no setor portuário;
- Supervisionar a gestão de outorgas portuárias e a execução de contratos.

Dessa forma, é evidente que a experiência de Ana Luiza Becker Salles no setor público, especialmente no PPI e na Secretaria Nacional de Portos e Transportes, é altamente relevante, aderente e atende aos requisitos de qualificação profissional exigidos pelo Termo de Referência de "2 anos de experiência em análise de empreendimentos de infraestrutura logística e de transportes".

As comprovações foram apresentadas, entretanto, caso o avaliador tivesse dúvidas, deveria ter solicitado diligência para sanar suas dúvidas, como foi feito com outros lotes.

Como mencionado, somente na Secretaria de Transportes do PPI, a profissional atuou por 2,6 anos. A diligência, inclusive, deveria ter sido feita junto ao PPI, para esclarecer a participação da Ana Luiza Becker Salles, visto que é um órgão do Governo que deveria ter sido consultado.

No caso das atestações das páginas 6 a 18 que demonstram o tempo de experiência da profissional Ana Luiza Becker Salles como advogada no setor marítimo, deveria ter ocorrido diligência caso o avaliador tivesse dúvidas quando à sua experiência.

iv. Especialista em Transportes (Natália Tiemi Gomes Komoto)

Considerações do Parecer 1/2024/SUPEA-INFRASA/DIPLAN-INFRASA/ DIREX-INFRASA/CONSADINFRASA/AG-INFRASA: "para o cargo em tela, foi solicitada Graduação em Engenharia, Economia ou Administração com Mestrado ou Especialização em Logística e Transportes e 05 anos de experiência no desenvolvimento de estudos e/ou análises de logística e transportes. Com efeito, a profissional indicada comprovou possuir Mestrado em Economia, descumprindo, portanto, a qualificação mínima prescrita. No tocante aos atestados, foi desconsiderado o atestado apresentado na pag. 01 (Atestações Compilado-Natália Komoto.pdf), pois o objeto não contempla estudos e/ou análises de logística e transportes. Assim, além de não possuir mestrado ou especialização em logística e transporte, a profissional indicada não comprovou os 5 anos de experiência no desenvolvimento de estudos e/ou análises de logística e transportes".

Justificativas para recurso: Sobre o atestado recusado no Parecer, a saber: Fundação de Amparo à Pesquisa e Extensão Universitária - Fapeu:



- O atestado menciona que o contrato de trabalho foi regido pela CLT, vinculado ao projeto "UFSC 262/2018 - Apoio Técnico no Planejamento de Investimentos do Setor de Aviação Civil– 046/2018" - contrato em Anexo.
- Este contrato tem como objeto: Apoio técnico no planejamento do setor de aviação civil:
 - Desenvolvimento de metodologia, ferramenta e relatórios de acompanhamento de indicadores do Plano Aeroviário Nacional (PAN);
 - Desenvolvimento de modelo de estimativa de custos de investimentos necessários para o planejamento de aeródromos;
 - Desenvolvimento de uma matriz origem/destino de passageiros em âmbito nacional;
 - Elaboração de diagnóstico de terminais de carga aérea de matriz origem/destino e da carga aérea em âmbito nacional e proposição de diretrizes de investimentos;
 - Elaboração de diagnóstico e proposição de diretrizes de investimentos em infraestrutura aeronáutica civil;
 - Realização de estudos voltados às necessidades de formação e capacitação de recursos humanos no setor de aviação civil;
 - Aperfeiçoamento das ferramentas informatizadas de apoio ao planejamento e acompanhamento de investimentos do setor de aviação civil;
 - Desenvolvimento de análises especializadas para planejamentos de investimentos em infraestrutura aeroportuária e aeronáutica civil.

- Abaixo seguem cópias do contrato mencionado: "UFSC 262/2018 - Apoio Técnico no Planejamento de Investimentos do Setor de Aviação Civil– 046/2018", com uma parte do detalhamento das atividades envolvidas:



1 DISCRIMINAÇÃO DO PROJETO

1.1 Título do Projeto

Apoio técnico no Planejamento do Setor de Aviação Civil.

1.2 Período de execução do Projeto

Início previsto: Na data da assinatura

Data de término ou duração: 09/03/2023

1.3 Motivação e Justificativa

O presente documento constitui-se no Plano de Trabalho com as diretrizes para o estudo de "Apoio Técnico no Planejamento de Investimentos do Setor de Aviação Civil" para auxiliar a Secretaria Nacional de Aviação Civil do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (SAC/MTPA) no desenvolvimento de metodologias e ferramentas que auxiliem no planejamento e no direcionamento de investimentos do setor aéreo brasileiro. A Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) apresenta proposta à SAC/MTPA para a realização de diagnósticos, pesquisas e estudos com o objetivo de auxiliar no processo de desenvolvimento do setor de transporte aéreo nacional. É manifestado o interesse na realização do projeto, tendo em vista sua compatibilidade com as três dimensões da educação universitária: o ensino, a pesquisa e a extensão, além da abrangência e da importância do tema em questão para o desenvolvimento do País.

1.4 Objeto/Objetivos Gerais

O presente Plano de Trabalho contempla um objeto, intitulado de "Apoio técnico no planejamento do setor de aviação civil". Este é dividido em oito fases, cujo detalhamento é apresentado a seguir.

Fase 1 – desenvolvimento de metodologia, ferramenta e relatórios de acompanhamento de indicadores do Plano Aeroviário Nacional (PAN).

O Plano Aeroviário Nacional (PAN) parte da premissa de enxergar o sistema de transporte interurbano de passageiros e de cargas, através da visão estratégica setorial, contribuindo na ampliação da eficiência da aviação civil nacional. Nesta fase, o propósito almejado é apoiar a atividade de acompanhamento dos objetivos estratégicos a serem definidos no PAN. Para cada um dos objetivos estratégicos, serão consolidados os procedimentos de obtenção, depuração e cálculo de indicadores de acompanhamento e monitoramento setoriais.

Atividade 1.1 - desenvolvimento da metodologia e dos indicadores estratégicos do PAN;

Atividade 1.2 - acompanhamento metodológico no desenvolvimento da ferramenta de coleta de dados e geração de indicadores;





Fase 3 – desenvolvimento de uma matriz origem/destino de passageiros em âmbito nacional para identificação dos reais desejos de viagem contemplados ou não pelo transporte aéreo.

O conhecimento da utilização da malha aérea nacional justifica-se em melhor assertividade no planejamento e execução de políticas públicas. A matriz de origem-destino proposta apresentará resultados que contemplam a caracterização do perfil dos passageiros, dos principais fluxos de transporte, motivos de viagem e áreas de influência.

Nesta fase, objetiva-se o desenvolvimento de uma matriz Origem/Destino que represente os volumes dos desejos de viagem contemplados pelo transporte aéreo atualmente ou reprimidos (que não usam os serviços) entre todas as unidades territoriais de interesse para o planejamento aeroviário nacional – até 780 Unidades Territoriais de Planejamento (UTPs) definidas pela SAC/MTPA –, com a identificação dos municípios de reais origens e destinos dos usuários do transporte aéreo.

Atividade 3.1 – definição da metodologia para a estimativa dos fluxos de passageiros do transporte aéreo

Atividade 3.2 – formação da matriz o/d com fluxos de deslocamentos entre aeroportos de até 780 UTPS;

Fase 4 – elaboração de diagnóstico de Terminais de Carga Aérea (TECAs) de matriz origem/destino da carga aérea em âmbito nacional e proposição de diretrizes de investimentos.

O sistema brasileiro de transporte aéreo exerce um papel fundamental para o desenvolvimento e a integração do Brasil, uma vez que possibilita conectar, de modo ágil, diferentes regiões geográficas. Além de desempenhar importante função quanto ao transporte de pessoas, insumos e produtos, viabiliza a logística internacional de passageiros e de cargas em menor tempo se comparado a outros modais de transportes.

Em relação ao transporte de cargas, destaca-se a importância dos Terminais de Carga Aérea (TECAs), assim como dos equipamentos de movimentação de cargas em aeroportos. Desta forma, para manter a competitividade, ressalta-se a relevância do acompanhamento dos avanços tecnológicos e das tendências desse setor, em especial quanto aos procedimentos necessários desde o início do despacho até o seu recebimento pelo destinatário.

Nessas circunstâncias, na presente Fase tem-se como objetivo realizar a análise da capacidade e dos processos operacionais de movimentação de cargas em aeroportos, considerando os procedimentos de despacho, recebimento, tratamento e liberação da carga nos fluxos de embarque, trânsito e desembarque dos terminais.

- O objeto deste contrato é, portanto, um conjunto de estudos da aviação civil e, sendo aviação civil componente do sistema de transporte e intimamente ligada à logística (tanto de passageiros quanto de cargas), deve ser considerado um estudo de logística e transportes.
- O atestado informa ainda: Exerceu uma carga horária de 40 horas semanais, lotado no Laboratório de Transporte - Labtrans.
- O LabTrans, conforme pode-se conferir em seu site (<https://www.labtrans.ufsc.br/institucional/sobre-o-labtrans/>), desenvolve atividades nos segmentos de ensino, pesquisa e extensão. Com foco voltado à realização de estudos e projetos nas áreas de Logística e Transportes, tem atuado em: Engenharia de Tráfego, Intermodalidade/Multimodalidade, Logística, Sistemas de Transporte Aéreo, Sistemas de Transporte Ferroviário, Sistemas de Transporte Aquaviário, Sistemas de Transporte Rodoviário, Sistemas de Transporte Urbano.
- Sendo assim, não é correto afirmar que essa experiência não esteja relacionada à “estudos e/ou análises de logística e transportes”.



- As comprovações foram apresentadas conforme solicitado pelo edital: “apresentação de **atestado, certidão ou declaração**, emitido por pessoa jurídica de direito público ou privado”. Entretanto, caso o avaliador tivesse dúvidas, deveria ter solicitado diligência para sanar suas dúvidas, como foi feito com outros lotes.

Quanto à exigência relativa a “Mestrado ou Especialização em Logística e Transportes”, conforme anexado aos documentos:

- O mestrado realizado foi no curso de economia.
- Um mestrado em Economia É uma especialização em várias áreas específicas dentro do campo econômico, dependendo do foco dos cursos e da dissertação do aluno. A escolha da área de especialização geralmente depende das disciplinas eletivas escolhidas, da pesquisa realizada e do tema da dissertação do aluno. Essas especializações definem o conhecimento profundo do aluno em um subcampo específico.
- A dissertação desenvolvida pela profissional em questão é totalmente aderente ao tema logística e transporte: DETERMINANTES DA MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES NO COMÉRCIO EXTERIOR: ESTUDO DE CASO DO PORTO DE SANTOS.
- A dissertação, desenvolvida durante todo o período do mestrado, exige uma pesquisa aprofundada sobre um tema específico, o que resulta em um conhecimento detalhado e especializado.
- Este tema foi inclusive derivado para publicação do artigo: “PERES, LUIZA; SEABRA, FERNANDO ; KOMOTO, NATÁLIA T. G. ; BERLANDA, LARISSA S. . Uma análise dos determinantes da movimentação de contêineres dos portos do Sul do Brasil. In: XXVI - Anpet - Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes, 2012, Joinville. Anais do XXVI Anpet, 2012” - Em anexo.
- Desta forma, mostra-se a especialização na área solicitada.
- Tal especialização pode, por fim, ser evidenciada através do desenvolvimento profissional na área de transporte e logística desde 2014 até a atualidade.

e. Quanto à Inexequibilidade da Proposta de Preços

No Parecer nº 1/2024/SUPEA-INFRASA/DIPLAN-INFRASA/DIREX-INFRASA/CONSAD-INFRASA/AG-INFRASA, a DD. Comissão de Licitações apresenta a seguinte análise sobre a proposta de preços apresentada pelo consórcio formado pelas empresas **GRAF** e **GARÍN**.

Quanto aos valores de administração central e despesas financeiras:

“3.2.1. O BDI utilizado no orçamento referencial é 44,60%, enquanto o que consta na proposta é 34,91%.

3.2.2. Verificou-se que a empresa licitante reduziu os valores percentuais previstos para administração central e despesas financeiras, para as quais



resta claro que a empresa se abstém de receber a justa remuneração por estes itens. (...)"

Vale frisar que os valores de Composição dos Benefícios e Despesas Indiretas – BDI deve representar a realidade da empresa licitante, sendo de sua responsabilidade apresentar os valores que lhe cabem. Os valores apresentados nos manuais do DNIT e Resolução 11/2020 (BDI), são referenciais.

Como é possível verificar abaixo no Acórdão do 2369/2011 do TCU, os valores apresentados pelo consórcio **RECORRENTE** estão dentro dos limites mínimos aceitáveis.

ACÓRDÃO 2369/2011 - PLENÁRIO ADMINISTRATIVO. ADOÇÃO DE VALORES REFERENCIAIS PARA TAXAS DE BENEFÍCIO E DESPESAS INDIRETAS - BDI PARA DIFERENTES TIPOS DE OBRAS E SERVIÇOS DE ENGENHARIA E PARA ITENS ESPECÍFICOS PARA A AQUISIÇÃO DE PRODUTOS. ORIENTAÇÕES ÀS UNIDADES TÉCNICAS. DETERMINAÇÃO À SEGECEX QUE CONSTITUA GRUPO DE TRABALHO INTERDISCIPLINAR COM VISTAS A EFETUAR A VERIFICAÇÃO DA ADEQUABILIDADE DOS PARÂMETROS UTILIZADOS E DA REPRESENTATIVIDADE DAS AMOSTRAS SELECIONADAS, TANTO NO ÂMBITO DESTES AUTOS QUANTO NO ESTUDO QUE ORIGINOU O ACÓRDÃO N. 325/2007 - PLENÁRIO.

II.2 – Parcelas que devem compor o BDI

30. O relatório que subsidiou o Acórdão 325/2007-TCU-Plenário tratou, também, de forma detalhada, da formação do preço de obras e serviços de engenharia, especialmente dos itens que compõem o BDI, a saber: rateio da administração central; despesas financeiras; risco, seguro e garantia do empreendimento; tributos e lucro. Esse detalhamento encontra-se em perfeita sintonia com as determinações da LDO/2011.

32. No citado Acórdão, que foi proferido ainda na vigência da CPMF, foi adotada a seguinte faixa referencial para as despesas indiretas de obras de implantação de linhas de transmissão de energia e subestações:

'9.2. aprovar os valores abaixo listados como faixa referencial para o LDI em obras de linhas de transmissão e subestações:



Descrição	Mínimo	Máximo	Média
Garantia	0	0,42	0,21
Risco	0	2,05	0,97
Despesas Financeiras	0	1,2	0,59
Administração Central	0,11	8,03	4,07
Lucro	3,83	9,96	6,9
Tributos	6,03	9,03	7,65
COFINS	3	3	3
PIS	0,65	0,65	0,65
ISS	2	5	3,62
CPMF	0,38	0,38	0,38
Total	16,36	28,87	22,61

(...)

33. Embora seja um estudo específico para obras de implantação de linhas de transmissão de energia, existem entendimentos no Tribunal de que a adoção das fórmulas de cálculo e da constituição da taxa de BDI consideradas no Acórdão 325/2007-TCU-Plenário pode ser utilizada para todas as obras de engenharia. Como exemplo, cita-se o Acórdão 1101/2010-TCU-Plenário que trata de sobrepreço no BDI para os serviços técnicos de consultoria técnica e apoio à fiscalização das obras de expansão da infraestrutura do Aeroporto Internacional de Natal, no município de São Gonçalo do Amarante/RN:

VOTO

(...)

34 .Insta ressaltar que o Plenário deste Tribunal aprovou, por meio do Acórdão n. 325/2007, valores referenciais e critérios de aceitabilidade de BDI, com percentual máximo de 28,7%. De acordo com a equipe de auditoria, 'embora o Acórdão se refira a obras de linhas de transmissão e subestações de energia elétrica, o estudo comporta uma análise genérica da adequada composição do BDI e o estabelecimento de faixas de valores referenciais fundamentados em criteriosa análise bibliográfica e estatística, de maneira que os resultados obtidos podem ser apropriadamente extrapolados para qualquer tipo de obra' (fl. 35, v.p.). (grifo nosso).

Quanto aos tributos PIS e COFINS:

"3.2.15. Foi considerada a tributação de PIS de 0,65% sobre o PV (regime de tributação "cumulativo") ao invés de 1,65% (regime de tributação "não cumulativo").



(...)

3.2.17. Em face desta alteração frente ao que preconiza a instrução DNIT, faz-se necessário que as empresas participantes do consórcio apresentem o regime de tributação do PIS adotado efetivamente perante o fisco para confirmação do valor proposto."

"3.2.19. Foi considerada a tributação de COFINS de 3,00% sobre o PV (regime de tributação "cumulativo") ao invés de 7,6% (regime de tributação "não cumulativo").

(...)

3.2.21. Em face desta alteração frente ao que preconiza a instrução DNIT, faz-se necessário que as empresas participantes do consórcio apresentem o regime de tributação do COFINS adotado efetivamente perante o fisco para confirmação do valor proposto."

Ambas as empresas que compõe o consórcio, **GRAF CONSULTORIA EM ENGENHARIA LTDA** e **GARIN INFRAESTRUTURA ASSESSORIA E PARTICIPACOES LTDA**, são optantes pelo regime tributário lucro presumido, que possui a característica de ser "Cumulativo". Desta forma, o valor das alíquotas aplicáveis são de: PIS: 0,65%; COFINS: 3,00%, conforme proposta protocolada.

III. O IMPACTO AO ERÁRIO

As empresas GRAF e GARÍN apresentaram uma proposta com valor de R\$ 12.746.682,82 (doze milhões setecentos e quarenta e seis mil seiscentos e oitenta e dois reais e oitenta e dois centavos), enquanto a proposta da segunda colocada apresentou substancialmente superior, sendo R\$ 14.058.841,00 (quatorze milhões cinquenta e oito mil e oitocentos e quarenta e um reais).

A decisão de não acolher o presente recurso resultaria em um gasto adicional de R\$ 1.312.158,18 (um milhão trezentos e doze mil cento e cinquenta e oito reais e dezoito centavos) aos cofres públicos. Este valor, por sua expressividade, deve ser cuidadosamente considerado, especialmente em tempos de austeridade fiscal e de necessidade de otimização dos recursos públicos, sendo imperativo recordar que o princípio da economicidade deve ser uma baliza para a decisão da Comissão de Licitação. A economicidade preconiza a obtenção da melhor relação entre custo e benefício para a Administração Pública, e, portanto, deve ser priorizada.



IV. DO PEDIDO


Pelo todo o exposto, e

- CONSIDERANDO que o consórcio formado pelas empresas GRAF e GARÍN foi o único licitante que não teve oportunidade de responder aos esclarecimentos da DD. Comissões de Licitações por meio de Diligência;
- CONSIDERANDO que as justificativas e comprovações apresentadas pela RECORRENTE, referente aos atestados / certificados considerados pela DD. Comissão de Licitação como não pontuáveis, são completamente plausíveis e provam a qualificação técnica do consórcio;
- CONSIDERANDO que, claramente, a RECORRENTE possui a qualificação técnica necessária para a execução do objeto da Concorrência em questão;
- CONSIDERANDO que o preço apresentado não contém qualquer indício de inexecuibilidade e que os questionamentos da INFRA S.A. quanto à composição do BDI foram sanadas no presente documento; e
- CONSIDERANDO, principalmente, a iminente ocorrência de lesão ao erário público, visto que a proposta comercial da RECORRENTE é a mais vantajosa.

Requer-se, com a Máxima Vênia, o acolhimento destas razões para considerar o consórcio formado pelas empresas GRAF e GARÍN, classificado em 1º (primeiro) lugar, com habilitado no Lote-5 do processo de licitação do Edital RLE nº 008/2024, por ser o de direito.

Termos em que,
Pede deferimento.

Rio de Janeiro, 08 de julho de 2024.

DocuSigned by:


E48E56700827443...

GARIN INFRAESTRUTURA ASSESSORIA E PARTICIPACOES LTDA

Julio Vicente Rinaldi Favarin

RODRIGO TAVARES Assinado de forma digital por
RODRIGO TAVARES
PAIVA:07842255750 PAIVA:07842255750
Dados: 2024.07.08 18:23:23 -03'00'

GRAF CONSULTORIA EM ENGENHARIA LTDA

Rodrigo Tavares Paiva

graf@grafconsulting.com.br | grafconsulting.com.br

RUA SOROCABA, 146 SALA 201 | BOTAFOGO | RIO DE JANEIRO | RJ | CEP 22271-110