



INFRA S.A.
SUPERINTENDÊNCIA DE INTELIGÊNCIA DE MERCADO

Estudo Técnico Preliminar da Contratação/SUINM-INFRASA/DIMEI-INFRASA/DIREX-INFRASA/CONSAD-INFRASA/AG-INFRASA-INFRASA

Brasília, 20 de agosto de 2024.

ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR DA CONTRATAÇÃO

1. DESCRIÇÃO DA NECESSIDADE DA CONTRATAÇÃO

1.1. O Estudo Técnico Preliminar tem por objetivo apresentar os principais elementos necessários à contratação de consultoria técnica especializada para a execução de trabalho de asseguarção razoável no âmbito do processo de rellicitação da concessão da VIA040.

1.2. Necessidade da contratação:

1.2.1. As Concessões de Rodovias Federais, na era pós-constituente de 1988, tiveram início com a Concessão da Ponte Rio-Niterói, rodovia BR-101/RJ, a qual decorreu do Edital n.º 0107/93, do antigo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER, cujo contrato resultante teve início de vigência em 01/06/1995.

1.2.2. Atualmente, são 24 (vinte e quatro) trechos rodoviários federais concessionados ao setor privado, totalizando 12.438,62 km, cerca de pouco mais de 25 anos após a aprovação do Programa Nacional de Desestatização, Lei n.º 9.491, de 9 de setembro de 1997.

1.2.3. Entretanto, em que pese o êxito reconhecido das desestatizações e a segurança jurídica proporcionada pelos correspondentes processos de concessão rodoviária, diante de diferentes circunstâncias, incluindo o cenário econômico adverso pelo qual o país vem passando nos últimos anos, algumas Concessionárias vêm enfrentando severas dificuldades em adimplir com suas obrigações contratuais e financeiras, ao mesmo passo em que executam as prescrições contratuais de nível de qualidade da prestação dos serviços públicos que lhes foram outorgados.

1.2.4. Diante desse cenário desafiador, foi sancionada a Lei n.º 13.448, de 5 de junho de 2017, que estabeleceu diretrizes gerais para prorrogação e rellicitação dos contratos de parceria definidos nos termos da Lei n.º 13.334, de 13 de setembro de 2016, nos setores rodoviário, ferroviário e aeroportuário da administração pública federal.

1.2.5. Especificamente quanto à nova figura da rellicitação, o normativo pretendeu oferecer, conforme trecho retirado da Exposição de Motivos à Medida Provisória n.º 752, de 24 de novembro de 2016, convertida na Lei n.º 13.448/2017: “alternativa inovadora de ‘devolução coordenada e negociada’ da concessão, evitando-se o processo de caducidade, muitas vezes moroso e com longa disputa judicial, em que, normalmente, os usuários da concessão são os principais penalizados pela má prestação do serviço até a conclusão do processo”.

1.2.6. Desta forma, após hiato normativo de dois anos, ao longo dos quais a Lei n.º 13.448/2017 careceu de aplicabilidade à míngua de regulamentação específica, em 6 de agosto de 2019 sobreveio o Decreto n.º 9.957, que regulamentou a rellicitação dos contratos de parceria nos setores referendados.

1.2.7. A rellicitação é a extinção amigável do contrato de parceria e a celebração de novo ajuste negocial para o empreendimento, em novas condições contratuais e com novos contratados, mediante licitação promovida para esse fim, segundo preceitua o art. 4º, do Decreto n.º 9.957/2019.

1.2.8. Destarte, por meio desse novo instrumento jurídico, é possível licitar novamente contratos de parceria que não estejam sendo devidamente cumpridos ou cujos parceiros demonstrarem incapacidade de honrar com as obrigações assumidas contratualmente, minorando os

impactos dessa indesejada alternância de concessionárias sobre a prestação do serviço público à sociedade.

1.2.9. Nesse sentido, dada a necessidade de que o antigo concessionário assegure a continuidade da prestação dos serviços essenciais até a conclusão da relicitação, há a necessidade de que seja firmado um termo aditivo aos contratos vigentes, que estabelecerá as condições em que se dará a execução da concessão ao longo do período transitório.

1.2.10. Não obstante, o processo de relicitação estabelecido na Lei n.º 13.448/2017 e no Decreto n.º 9.957/2019 tem como uma de suas consequências o encerramento do prazo das concessões originárias, o que acaba por resultar em novo modelo de extinção antecipada de contratos de concessão. Por esta razão, a referida lei trouxe a necessidade da regulamentação, pelas entidades competentes, da metodologia de cálculo da indenização devida ao concessionário pelos investimentos em bens reversíveis não depreciados ou amortizados, a qual foi abordada pela Resolução ANTT n.º 5.860/2019, que estabeleceu a metodologia para cálculo dos valores de indenização relativos aos investimentos vinculados a bens reversíveis não depreciados ou amortizados em caso de extinção antecipada de concessões rodoviárias federais.

1.2.11. Ainda no que diz respeito à indenização devida pelo Poder Concedente, o decreto regulamentador trouxe a necessidade de que a Agência Reguladora competente contrate empresa de auditoria independente com o objetivo de acompanhar o processo de relicitação das Concessionárias, além de certificar o cálculo da indenização devida pelo Poder Concedente em decorrência dos investimentos realizados em bens reversíveis não amortizados ou depreciados.

1.2.12. O referido decreto impôs à agência reguladora competente ou ao Ministério da Infraestrutura (hoje Ministério dos Transportes ou de Portos e Aeroportos) a adoção de uma série de medidas necessárias à realização da relicitação do empreendimento qualificado, tais como a elaboração de novos estudos, condução do processo licitatório, gestão do novo contrato, entre outras, de forma a permitir a assunção do empreendimento pelo novo contratado.

1.2.13. Desta forma, verifica-se que o acompanhamento do processo de relicitação deve ser conduzido a partir de uma conjunção de esforços e entes públicos e privados, sendo os primeiros responsáveis pela estruturação, acompanhamento e validação das atividades técnicas de apoio que deverão ser desenvolvidas para fazer frente aos desafios impostos.

1.2.14. Considerando a atribuição legal da Infra S.A. (extinta EPL) de “prestar serviços na área de projetos, estudos e pesquisas destinados a subsidiar o planejamento da infraestrutura, da logística e dos transportes no Brasil”, em 2017, a extinta EPL realizou estudos referentes a esta temática, e foram relevantes para o encaminhamento das discussões embrionárias relacionadas ao processo de indenização de bens reversíveis que culminou na edição e publicação da Resolução ANTT n.º 5.860/2019.

1.2.15. As concessões rodoviárias no Brasil foram licitadas em 4 etapas. Na 1ª etapa, o órgão responsável pela gestão do processo licitatório e a assinatura do contrato, bem como a definição dos Bens da Concessão, era o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem - DNER. Após a criação da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, em 2001, as demais etapas de concessão rodoviária foram conduzidas pela Agência. Como há diferenças no que tange à definição de bens reversíveis e bens integrantes da concessão entre as etapas, segue uma breve contextualização de cada etapa.

1.2.16. Na 1ª Etapa, a Seção XV do Capítulo III dos contratos de concessão (NovaDutra, CRT, CONCERT), "Da Reversão dos Bens que Integram a Concessão", trata dos Bens Reversíveis. Menciona-se a reversão dos bens construídos ou integrados posteriormente pela concessão, em perfeitas condições operacionais. As Indenizações devem considerar as parcelas dos investimentos vinculados aos bens adquiridos pela concessionária, autorizados pelo poder concedente, ainda não amortizados ou depreciados.

1.2.17. Em relação aos bens que constituem a concessão, a Seção XIII do mesmo Capítulo dispõe que a rodovia e seus dispositivos, edificações e terrenos, bem como projetos e bens móveis, devem compor o conjunto de bens geridos pela concessão. A relação dos bens transferidos à concessionária está presente no Termo de Transferência de Bens, anexo ao contrato de concessão.

1.2.18. No contrato de concessão da ECOSUL (Contrato n.º PJ/CD/2015/98), assinado com o estado do Rio Grande do Sul e rerratificado e sub-rogado pelo Contrato n.º 013/00-MT, assinado com o DNER, o tema é tratado na subcláusula 14.2 "Reversibilidade dos bens", com definições similares àquelas dispostas nos contratos da 1ª etapa de concessão.

1.2.19. Para os sete lotes de leilões realizados na fase I da 2ª Etapa de concessões (Autopistas Fernão Dias, Régis Bittencourt, Planalto Sul, Litoral Sul e Fluminense, Rodovia do Aço e Transbrasiliana), os Bens Reversíveis e os Bens Vinculados à Concessão estão definidos no Capítulo III dos contratos de concessão. As definições são muito similares às da 1ª Etapa: salienta a questão de entrega dos bens vinculados à concessão em "perfeitas condições de operacionalidade" e que as indenizações devem considerar as parcelas dos investimentos vinculados aos bens adquiridos pela concessionária, autorizados pelo poder concedente, ainda não amortizados e/ou depreciados, com o objetivo de garantir a continuidade e a atualidade da concessão. Os trechos, segmentos e dispositivos são parte da concessão rodoviária. O Termo de Cessão de Bens e os adquiridos para a exploração também são integrantes da concessão.

1.2.20. Na II fase da 2ª etapa de Concessão (ViaBahia), os bens reversíveis são tratados na cláusula 1, e estão definidos como todo o sistema rodoviário, os transferidos e adquiridos, inclusive edificações e sistemas. Introduce nova disposição de que os bens sejam "...necessários à continuidade dos serviços da concessão". Esse entendimento segue na 3ª etapa (ECO101, MGO (atual ECO050), CONCEBRA, VIA040, MSVIA e CRO, ECOPONTE), atrelando a reversibilidade à essência da prestação de serviços na concessão. Os bens são aqueles pertencentes ao "sistema rodoviário", previstos no "Termo de Arrolamento e Transferência de Bens" e alterações posteriores, bens para operação e manutenção.

1.2.21. Na 4ª etapa de Concessão (VIASUL), os bens reversíveis são tratados na subcláusula 4.1.1, e estão definidos como todo o sistema rodoviário, conforme alterado durante o prazo da concessão, os transferidos e adquiridos, que sejam utilizados na operação e manutenção do sistema rodoviário.

1.2.22. Em todas as etapas de concessão menciona-se que os bens integrantes da concessão são os bens transferidos pelo Poder Concedente em adição aos investimentos realizados pelo privado durante o período da concessão.

1.2.23. 1.23. Os contratos de concessão rodoviários, nas 4 etapas, contêm o "Termo de Transferência de Bens", em que está presente a definição e aceitação formal por parte das concessionárias de todos os bens inventariados e integrantes do sistema rodoviário. No Termo é definido que as concessionárias são responsáveis "pela guarda e vigilância dos bens vinculados à concessão, obrigando-se a adotar as providências necessárias à garantia do patrimônio rodoviário até a extinção da Concessão. Finda a Concessão os bens ora cedidos reverterem gratuita e automaticamente à União, nos termos previstos no contrato de Concessão."

1.2.24. Desta forma, consoante ao disposto no art. 7º do Decreto n.º 9.957, de 06 de agosto de 2019, caberá à Agência Reguladora competente ou ao Ministério da Infraestrutura (hoje Ministério dos Transportes ou Ministério de Portos e Aeroportos), quando for o caso, adotar as medidas necessárias à realização da relicitação do empreendimento qualificado nos termos do disposto no Capítulo II, em especial:

I - elaborar e celebrar o termo aditivo de que trata o art. 15 da Lei n.º 13.448, de 2017;

II - realizar ou dar suporte aos estudos técnicos necessários à realização da licitação do empreendimento qualificado, observado o disposto no art. 17 da Lei n.º 13.448, de 2017;

III - publicar o edital, julgar a licitação e conduzir o procedimento licitatório do empreendimento qualificado; e

IV - celebrar e gerir o futuro contrato de parceria e os instrumentos administrativos decorrentes do processo de relicitação de que trata este Decreto.

Parágrafo único. A agência reguladora competente contratará empresa de auditoria independente para acompanhar o processo de relicitação do contrato de parceria, o cumprimento das obrigações assumidas no termo aditivo e as condições financeiras da sociedade de propósito específico.

1.2.25. Assim, o mencionado Decreto estabelece que cabe ao Poder Público, além de estabelecer o instrumento contratual, que irá disciplinar as relações com o concessionário no período de transição, a elaboração de novos estudos, condução do processo licitatório, gestão do novo contrato, entre outros, que permitirão a assunção do empreendimento por novo concessionário. Ademais, outra obrigação relevante do governo no processo de relicitação é o acompanhamento das obrigações assumidas no termo aditivo, bem como o cálculo da indenização a ser paga ao concessionário, com o apoio de empresa de auditoria independente.

1.2.26. De acordo com o Decreto n.º 9.957/2019, cabe à empresa de auditoria independente acompanhar o processo de relicitação, especialmente: (i) o cumprimento das obrigações assumidas no termo aditivo da relicitação; (ii) as condições econômico-financeiras da concessionária; e (iii) apresentar a metodologia de cálculo da indenização devida à concessionária. Quanto a esta última obrigação, ressalta-se a necessidade de observar a Resolução ANTT n.º 5.860/2019, que estabeleceu a metodologia para cálculo dos valores de indenização relativos aos investimentos vinculados a bens reversíveis não depreciados ou amortizados em caso de extinção antecipada de concessões rodoviárias federais.

1.2.27. A obrigação de contratação de empresa de auditoria independente, assim como o escopo do trabalho a ser desempenhado pela empresa de Verificação Independente, estão dispostos no parágrafo único do art. 7º, transcrito acima, e parágrafo terceiro do art. 11 do Decreto n.º 9.957/2019, *in verbis*:

Art. 11. Serão descontados do valor calculado pela agência reguladora competente, a título de indenização pelos bens reversíveis não amortizados ou depreciados vinculados ao contrato de parceria, de que trata o inciso VII do § 1º do art. 17 da Lei n.º 13.448, de 2017:

(...)

§ 3º O cálculo da indenização de que trata o caput será certificado por empresa de auditoria independente de que trata o parágrafo único do art. 7º.

1.2.28. A respeito disso, a Resolução ANTT n.º 5.860/2019 dispõe:

Art. 13. A ANTT poderá realizar, a qualquer tempo, inspeções, auditorias, bem como poderá requerer e examinar livros, sistemas, registros, documentos adicionais, demonstrações e quaisquer informações necessárias à verificação da organização e da consistência dos documentos apresentados, incluindo o acervo de informação e análises objeto do trabalho de verificação independente.

Art. 14. As informações apresentadas pela concessionária, bem como o cálculo da indenização, deverão ser certificadas por empresa de verificação independente.

Parágrafo único. Os serviços a serem prestados pelo verificador independente serão executados atendendo ao disposto nesta Resolução e nas normas contábeis e de auditoria brasileiras.

1.2.29. Nesse sentido, depreende-se da leitura dos dispositivos normativos acima que o acompanhamento do processo de relicitação deve ser conduzido a partir de uma conjunção de esforços de entes públicos e privados – sendo os primeiros, responsáveis pela estruturação, acompanhamento e validação das atividades técnicas de apoio que serão desenvolvidas pelo ente privado.

1.2.30. Desta forma, considerando o mandamento expresso no Decreto n.º 9.957/2019, em consonância com o disposto na Resolução ANTT n.º 5.860/2019, considerando o ineditismo e a complexidade do tema, bem como a expertise da Infra S.A. na estruturação e acompanhamento de projetos de infraestrutura, por meio do Ofício SEI n.º 8986/2020/DG/DIR-ANTT, de 06/05/2020, a Infra S.A. foi instada a apoiar a ANTT no processo de relicitação do contrato de concessão atualmente outorgado à VIA040 – Concessionária BR-040 S/A, culminando com a celebração do Convênio de Cooperação Técnica e Administrativa n.º 001/2021, com vistas à prestação de apoio técnico da Infra S.A. à ANTT no desempenho das atividades relacionadas a empreendimentos de concessão qualificados, no âmbito do Programa de Parcerias e Investimentos – PPI, para relicitação, incluindo a contratação de empresa de verificação independente para acompanhar o processo de relicitação, especialmente quanto aos seguintes aspectos: (i) acompanhamento do cumprimento das obrigações assumidas no termo aditivo da relicitação, (ii) acompanhamento das condições econômico-financeiras da concessionária, e (iii) certificação do cálculo da indenização devida à concessionária.

1.2.31. Destaca-se que a Infra S.A. vem atuando no processo de relicitação, especialmente, na elaboração dos estudos que subsidiaram a elaboração de norma regulatória que estabeleceu a metodologia para mensuração de eventual indenização em função dos investimentos não amortizados em bens reversíveis por ocasião da extinção antecipada de contrato de concessão.

1.2.32. Com base nos estudos fornecidos pela Infra S.A., assim como nas discussões entre os órgãos envolvidos, a ANTT avançou nas atividades direcionadas à elaboração da peça normativa para definição de método de indenização, culminando na edição da Resolução ANTT n.º 5.860/19.

1.2.33. Passo posterior, foi feita a celebração do contrato de auditoria independente, na forma de um Verificador Independente, para a realização de serviços especializados com os seguintes objetivos:

- 1.2.33.1. Identificação e avaliação dos bens reversíveis e não reversíveis;
- 1.2.33.2. Levantamento e avaliação dos bens e ativos móveis e imóveis;
- 1.2.33.3. Avaliação dos investimentos (obras e melhorias) previstos e executados durante a concessão;
- 1.2.33.4. Avaliação de obras em andamento;
- 1.2.33.5. Coleta de informações atualizadas acerca de Contratos com Partes Relacionadas, e seus Aditivos;
- 1.2.33.6. Acompanhamento das obrigações assumidas no Termo Aditivo; e
- 1.2.33.7. Avaliação das condições financeiras da SPE;
- 1.2.33.8. Certificação das informações apresentadas pela concessionária;
- 1.2.33.9. Cálculo da indenização relativa aos investimentos vinculados a bens reversíveis não depreciados ou amortizados.

1.2.34. Conforme previsto no art. 14, da Resolução ANTT n.º 5.860/2019, os valores relativos ao cálculo da indenização deverão ser assegurados por empresa de auditoria independente com base nas normas brasileiras de contabilidade, notadamente o CTO n.º 08, de 9 de novembro de 2022.

1.2.35. Para tanto, o presente documento descreve as especificações dos produtos e dos serviços a serem contratados, necessários à consecução do objetivo almejado, qual seja, o desenvolvimento de trabalho de ASSEGURAÇÃO RAZOÁVEL em relação aos cálculos de indenização, realizados pelo Verificador Independente (*os documentos produzidos pelo Verificador Independente para a Asseguração Razoável serão disponibilizados oportunamente*) no escopo do processo de relicitação do trecho rodoviário da BR-040, atualmente outorgado à Concessionária BR-040 S.A - VIA040.

1.2.36. Em trabalhos de asseguarção, o trabalho possui, pelo menos, quatro partes: a parte responsável, a parte contratante, o auditor independente (assegurador) e os usuários previstos. Pode haver também uma função separada de mensurador ou avaliador, normalmente referida como "verificador independente".

1.2.37. A parte responsável é aquela que possui a responsabilidade primária pelo objeto a ser assegurado, sendo, neste caso do cálculo de indenização, representada pela própria ANTT, tal como estabelecido no Decreto n.º 9.957.

1.2.38. A parte contratante é aquela que contrata os termos do trabalho com o auditor independente, no caso concreto, tal relação se dá com a Infra S.A.

1.2.39. Já o auditor independente, atuará como assegurador, utilizando-se de critérios pré-determinados para mensurar ou avaliar a adequação do objeto – Cálculos de Indenização – aos critérios normativos estabelecidos.

1.2.40. O mensurador ou o avaliador é aquele contratado pela ANTT (via CCTA n.º 1/2021 com a Infra S.A.) que usa os critérios para mensurar ou avaliar o objeto, resultando na informação do objeto, podendo ser representado por um grupo de especialistas ou verificador independente para apoiar no

cumprimento de suas obrigações de preparação do cálculo de indenização bem como elaborar estudos técnicos específicos, conforme sejam necessários à conclusão do processo de relicitação.

1.2.41. Por fim, os usuários previstos são aqueles que tomam decisões com base na informação do objeto representado no relatório de asseguarção. No caso do processo de relicitação, os usuários previstos podem ser a própria entidade concessionária a ser indenizada, o poder concedente do bem público, órgãos de controle externo, bem como outros atores que possam vir a participar do processo de relicitação juntamente com a agência reguladora.

1.3. **Problema a ser resolvido:**

1.3.1. Para fins dos objetivos e das necessidades da ANTT, os trabalhos a serem contratados devem ser de asseguarção razoável. O trabalho de asseguarção razoável é o trabalho de asseguarção no qual o auditor asseguarador, por meio de avaliações dos procedimentos aplicados pelo verificador independente, reduz o risco do trabalho para um nível aceitavelmente baixo como base para a sua conclusão. A conclusão do asseguarador é emitida de forma que o possibilite expressar sua opinião sobre a adequação dos processos de trabalho para a mensuração da indenização, de acordo com os critérios aplicáveis, notadamente, a resolução ANTT n.º 5.860/2019 e NBC CTO n.º 08/2022.

1.3.2. Para tanto, a empresa de auditoria asseguaradora deverá se munir de todo o arcabouço normativo afeto à matéria, em especial, aos conceitos e procedimentos apresentados pela NBC CTO N.º 08, às definições e delimitações de bens reversíveis da concessão, passíveis de indenização, conforme escopo previsto na Resolução ANTT n.º 5.860/19, bem como revisar aquilo que vem definido no Contrato de Concessão, relativo ao Edital n.º 06/2013, firmado com a VIA040, e os Termos Aditivos n.º 1, 2 e 3, para fins de cálculo dos valores das indenizações de ativos não amortizados ou depreciados.

1.4. **Identificação das necessidades tecnológicas:**

1.4.1. Não há.

2. **DESCRIÇÃO DOS REQUISITOS DA CONTRATAÇÃO PARA A ESCOLHA DA SOLUÇÃO**

2.1. Os requisitos técnicos da contratação foram definidos considerando a complexidade dos serviços a serem prestados, de forma a assegurar que não haja limitação da competição no certame. Nesse sentido, buscou-se definir os parâmetros necessários e indispensáveis à consecução dos serviços do futuro contrato.

2.2. São objetivos específicos da contratação:

2.2.1. Obter segurança razoável ou segurança limitada, conforme apropriado, acerca da informação objeto de apuração – Cálculo da Indenização – assegurando que está livre de distorções relevantes; e

2.2.2. Obter conclusão acerca dos procedimentos aplicáveis à mensuração dos valores indenizáveis, por meio de relatório escrito que transmita uma asseguarção razoável ou uma conclusão de asseguarção limitada e descreva a base para a conclusão.

2.3. A licitação terá por fundamento legal o regramento disposto na Lei nº 13.30/2016.

2.4. **Regem a presente demanda as seguintes legislações:** a Lei n.º 13.303, de 30 de junho de 2016, a Norma Interna de Licitações e Contratações Diretas da Infra S.A. e o Regulamento Interno de Licitações e Contratos.

2.5. Os serviços serão prestados por empresa especializada no ramo, devidamente regulamentada e autorizada pelas autoridades competentes, em conformidade com a legislação vigente e padrões de sustentabilidade exigidos nesse instrumento e no futuro Projeto Básico.

2.6. **A empresa deverá demonstrar experiência em serviços de asseguarção razoável, preenchendo os requisitos de capacitação e de segurança e privacidade conforme abaixo:**

2.6.1. Requisito de capacitação: a contratada deverá demonstrar sua qualificação técnica profissional e operacional, com atendimento ao perfil requisitado pela INFRA S.A. para execução dos produtos e serviços, bem como apresentação de documentos que comprovem a execução de serviços compatíveis em características técnicas similares às do objeto da presente licitação;

2.6.2. Requisitos de segurança e privacidade: A Contratada deverá manter o sigilo dos dados, materiais, documentos e informações de natureza sigilosa, direta ou indiretamente, a que venha a ter acesso em decorrência da execução do objeto contratual, bem como orientar os profissionais envolvidos a cumprir esta obrigação, respeitando-se as diretrizes e normas da Política Corporativa de Segurança da Informação da Infra S.A.

2.7. A Contratada deverá apresentar os Relatórios Técnicos e suas eventuais atualizações nos termos da NBR 10719:2015.

2.8. Para a presente contratação será elaborado Projeto Básico com os elementos necessários e suficientes, com nível de precisão adequado para definir e dimensionar os serviços, que assegure a viabilidade técnica e o adequado tratamento do impacto ambiental do empreendimento, se for o caso, de modo a possibilitar a avaliação do custo dos serviços e a definição dos métodos e do prazo de execução.

3. LEVANTAMENTO DE MERCADO

3.1. Destaque-se, inicialmente, a especificidade da contratação pretendida, que é a asseguarção razoável no âmbito do processo de relicitação da concessão da VIA040, e que, portanto, não há no mercado contratações similares feitas por outros órgãos, entidades públicas ou organizações privadas, seja no contexto nacional, seja no internacional.

3.2. Nesse sentido, não se vislumbra alternativas possíveis à pretendida contratação que não uma empresa de consultoria técnica especializada que execute trabalho de asseguarção razoável com expertise em projetos no setor de infraestrutura de transporte rodoviário.

3.3. Identificação das Soluções:

3.3.1. Contratação de consultoria técnica especializada para a execução de trabalho de asseguarção razoável no âmbito do processo de relicitação da concessão da VIA040.

3.4. Análise Comparativa de Custos (TCO):

Solução Viável 1						
Descrição:						
Contratação de consultoria técnica especializada para a execução de trabalho de asseguarção razoável no âmbito do processo de relicitação da concessão da VIA040.						
Custo Total:						
VALOR ESTIMADO DA CONTRATAÇÃO			R\$ 597.001,50 (quinhentos e noventa e sete mil e um reais e cinquenta centavos)			
PLANILHA DE PREÇOS – ORÇAMENTO REFERENCIAL						
ITEM	NOME	DESCRIÇÃO	UNIDADE	QTD.	PREÇOS UNITÁRIOS	PREÇO TOTAL
1	PRODUTO 1	Plano de trabalho e metodologia de execução dos produtos e serviços e plano de comunicação entre os principais atores	UN	1	R\$ 84.200,00	R\$ 84.200,00
2	PRODUTO 2	Relatório/documento técnico contendo a verificação independente do cálculo da indenização por investimentos não depreciados em bens reversíveis devidos à Concessionária	UN	1	R\$ 512.801,50	R\$ 512.801,50
-	TOTAL				R\$ 597.001,50	R\$ 597.001,50

3.5. Mapa Comparativo dos Cálculos:

Ante a impossibilidade de identificar mais de uma solução, não foi possível estabelecer um mapa comparativo dos cálculos.

4. DESCRIÇÃO DA SOLUÇÃO ESCOLHIDA COMO UM TODO

4.1. A solução escolhida é a contratação de consultoria técnica especializada para a execução de trabalho de asseguarção razoável no âmbito do processo de relicitação da concessão da VIA040.

4.2. São objetivos específicos da contratação:

4.2.1. Obter segurança razoável ou segurança limitada, conforme apropriado, acerca da informação objeto de apuração – Cálculo da Indenização – assegurando que está livre de distorções relevantes; e

4.2.2. Obter conclusão acerca dos procedimentos aplicáveis à mensuração dos valores indenizáveis, por meio de relatório escrito que transmita uma asseguarção razoável ou uma conclusão de asseguarção limitada e descreva a base para a conclusão.

4.3. Será utilizada, preferencialmente, mão de obra, materiais, tecnologias e matérias-primas existentes no local da execução, conservação e operação do bem, serviço ou obra, desde que não haja prejuízos à competitividade e à eficiência do contrato;

4.4. Não serão prestados serviços de manutenção e assistência técnica.

5. ESTIMATIVA DAS QUANTIDADES A SEREM CONTRATADAS

5.1. Em 27 de janeiro de 2024 foi encaminhado Termo de Referência contendo os produtos a serem entregues, para que cada fornecedor estimasse o preço unitário e total destes. Foram obtidos resultados de 02 (dois) fornecedores, a saber, PricewaterhouseCoopers e Ernst Young.

5.2. Em 20 de junho de 2024 foi novamente oportunizado aos fornecedores estimar o preço da contratação, oportunidade na qual os fornecedores que já tinham participado reiteraram ou retificaram suas estimativas de preço, bem como a Grant Thornton participou nesta segunda etapa.

5.3. Desta forma, por meio dos preços obtidos, chegou-se ao valor médio total constante das planilhas, de R\$ 738.334,33 (setecentos e trinta e oito mil, trezentos e trinta e quatro reais e trinta e três centavos), conforme Planilha Valor Estimado (8200027).

5.4. Por fim, uma revalidação das propostas foi conduzida ao final de agosto, quando a EY optou por ajustar os valores antes indicados, dando origem à Planilha Valor Estimado (8814293).

5.5. Em que pese não haja base de dados e nem histórico contratual para avaliar a exequibilidade dos preços, desconsiderou-se os preços que se mostraram discrepantes.

5.6. Assim dispõe o Relatório Final n.º 1479247 - CGU (7817896):

Ressalte-se que a média é uma medida de tendência central, utilizada para dados homogêneos, sendo suscetível a valores extremos. Ademais, o §6º do Art. 8º do RILC estabelece que os preços extremos - inexecuáveis e excessivamente elevados - devem ser desconsiderados na pesquisa.

5.7. Ademais, o art. 9º, § 10 da Norma Interna de Licitações e Contratações Diretas: "Excepcionalmente, será admitida a determinação de preço estimado com base em menos de três preços, desde que devidamente justificada nos autos pelo gestor responsável e aprovada pela autoridade competente."

5.8. Desta forma, ante a presença de valores inexecuáveis ou excessivamente elevados, estes foram excluídos, **chegando-se ao valor de R\$ 597.001,50 (quinhentos e noventa e sete mil e um reais e cinquenta centavos)**, conforme detalhado na Planilha Valor Estimado (8814293).

5.9. O valor é mais próximo daquele estimado pela ANTT de R\$ 300.000,00 (trezentos mil reais), conforme Ofício SEI nº 13335/2023/SUROD/DIR-ANTT (7110361), de 04/05/2023, do que o valor obtido através da planilha cheia.

5.10. Devido ao ineditismo e especificidade da contratação, não foi possível realizar 'cesta de preços'.

<u>VALOR ESTIMADO DA CONTRATAÇÃO</u>		R\$ 597.001,50 (quinhentos e noventa e sete mil e um reais e cinquenta centavos)				
PLANILHA DE PREÇOS – ORÇAMENTO REFERENCIAL						
ITEM	NOME	DESCRIÇÃO	UNIDADE	QTD.	<u>PREÇOS UNITÁRIOS</u>	<u>PREÇO TOTAL</u>
1	PRODUTO 1	Plano de trabalho e metodologia de execução dos produtos e serviços e plano de comunicação entre os principais atores	UN	1	R\$ 84.200,00	R\$ 84.200,00
2	PRODUTO 2	Relatório/documento técnico contendo a verificação independente do cálculo da indenização por investimentos não depreciados em bens reversíveis devidos à Concessionária	UN	1	R\$ 512.801,50	R\$ 512.801,50
-	TOTAL				R\$ 597.001,50	R\$ 597.001,50

5.11. A memória de cálculo para se chegar ao valor estimado e documento que lhe dá suporte consta da Planilha Valor Estimado (8814293), oriundas da Proposta Pesquisa de Preços (8814027).

6. ESTIMATIVA DE CUSTO TOTAL DA CONTRATAÇÃO

<u>VALOR ESTIMADO DA CONTRATAÇÃO</u>		R\$ 597.001,50 (quinhentos e noventa e sete mil e um reais e cinquenta centavos)				
PLANILHA DE PREÇOS – ORÇAMENTO REFERENCIAL						
ITEM	NOME	DESCRIÇÃO	UNIDADE	QTD.	<u>PREÇOS UNITÁRIOS</u>	<u>PREÇO TOTAL</u>
1	PRODUTO 1	Plano de trabalho e metodologia de execução dos produtos e serviços e plano de comunicação entre os principais atores	UN	1	R\$ 84.200,00	R\$ 84.200,00
2	PRODUTO 2	Relatório/documento técnico contendo a verificação independente do cálculo da indenização por investimentos não depreciados em bens reversíveis devidos à Concessionária	UN	1	R\$ 512.801,50	R\$ 512.801,50
-	TOTAL				R\$ 597.001,50	R\$ 597.001,50

6.1. O valor referencial da contratação, com base nos dados apresentados, é de **R\$ 597.001,50 (quinhentos e noventa e sete mil e um reais e cinquenta centavos)**.

7. PARCELAMENTO

7.1. Trata-se de contratação de serviço técnico especializado, não continuado, sem inovação tecnológica ou técnica e sem dedicação exclusiva de mão de obra. Nesse sentido, entende-se que o serviço a ser prestado é especializado, tendo em vista a alta complexidade técnica para elaboração de seu objeto.

7.2. A avaliação quanto ao parcelamento da solução e a individualização do objeto devem ser compreendidas no contexto de todo o trabalho de consultoria técnica especializada no âmbito das relidações e de seus riscos.

7.3. Inicialmente, cabe identificar os riscos ao cronograma de entrega dos produtos advindos de um eventual parcelamento da solução. No caso de problemas na entrega de um dos produtos necessários ao

cálculo da indenização da concessionária, todo o cronograma sofreria prejuízos e o resultado final dos produtos entregues poderia não fazer sendo como um todo. Assim, do ponto de vista do cronograma e da entrega dos produtos, entende-se como essencial que a solução seja desenvolvida por um único contratado, mitigando-se o risco de que os produtos não sejam entregues tempestivamente ou concatenados.

7.4. Outro ponto relevante diz respeito à necessidade de interação entre os *stakeholders* nas frentes de trabalho da contratada. Com o parcelamento da solução, existem riscos à qualidade dos produtos e das informações reportadas nos relatórios. Espera-se que, com apenas uma contratada, individualmente ou com firmas em consórcio, os relatórios não tenham informações conflitantes. Assim, entende-se que o não parcelamento da solução e do objeto traz menores riscos aos estudos de verificação independente sob responsabilidade da Infra S.A.

7.5. Outro relevante ponto diz respeito à gestão dos trabalhos da contratada pela equipe da Infra S.A. A centralização do monitoramento dos trabalhos da contratada, das reuniões de alinhamento e da fiscalização do contrato mostra-se de suma importância para o melhor aproveitamento dos recursos humanos da Infra S.A.

7.6. Pelo exposto, entende-se que o parcelamento da solução ou do objeto traria riscos relevantes à gestão contratual e à asseguarção do cálculo da indenização devido à concessionária.

8. CONTRATAÇÕES CORRELATAS E/OU INTERDEPENDENTES

8.1. Não há.

9. DEMONSTRATIVO DOS RESULTADOS PRETENDIDOS

9.1. Espera-se, com a presente contratação, obter os seguintes resultados:

a) Atendimento das obrigações entabuladas no Convênio de Cooperação Técnica e Administrativa n.º 001/2021 celebrado entre a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e a EPL, à época;

b) Entrega do trabalho de asseguarção razoável no âmbito do processo de relicitação da concessão da VIA040 à ANTT.

10. PROVIDÊNCIAS A SEREM ADOTADAS

10.1. Nenhuma.

11. CRITÉRIOS E PRÁTICAS DE SUSTENTABILIDADE

11.1. A Contratada deverá observar, na execução do objeto contratual, os critérios de sustentabilidade ambiental contidos no Decreto n.º 9.178/2017 e adotar práticas de racionalização no uso de materiais e serviços, conforme o caso, os critérios elencados na Instrução Normativa n.º 1, de 19 de janeiro de 2010, da Secretaria de Logística e Tecnologia da Informação do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, bem como os critérios e práticas de sustentabilidade estipulados no Guia de Contratações Públicas Sustentáveis da Infra S.A., acessível em: www.infrasa.gov.br/pls/.

12. IMPACTOS AMBIENTAIS E RESPECTIVAS MEDIDAS MITIGADORAS

12.1. Entende-se que a pretensa contratação não acarretará possíveis impactos ambientais, não sendo aplicáveis medidas de tratamento.

13. DECLARAÇÃO DE VIABILIDADE DA CONTRATAÇÃO

13.1. A pretendida contratação se faz necessária, considerando a missão institucional da INFRA S.A. e a sua obrigação legal, o Convênio de Cooperação Técnica e Administrativa n.º 001/2021 celebrado entre a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e a EPL, à época, além de existir viabilidade financeira,

uma vez que a execução dos serviços está prevista na PLOA 2024 e foi emitida a Disponibilidade Orçamentária pela Superintendência de Orçamento e Finanças (SUPOF).

13.2. O valor estimado do objeto da licitação, sem prejuízo da divulgação do detalhamento dos quantitativos e das demais informações necessárias à elaboração das propostas, será "não sigiloso", visando a transparência durante o procedimento licitatório, incentivando a disputa durante a fase de propostas e a redução de riscos de eventuais propostas inexequíveis, em conformidade com as Leis n.º 13.303, de 2016 e n.º 12.527, de 18 de novembro de 2011.

14. ASSINATURAS

14.1. A Equipe de Planejamento da Contratação, instituída pelo Documento de Formalização da Demanda (8727798), aprova o presente Estudo Técnico Preliminar.

INTEGRANTE TÉCNICO

NATHÁLIA CASTELO BRANCO ALMEIDA

Matrícula/SIAPE: 1042764

INTEGRANTE REQUISITANTE

LILIAN DE ALENCAR PINTO CAMPOS

Matrícula/SIAPE: 1149436

15. APROVAÇÃO E DECLARAÇÃO DE CONFORMIDADE

15.1. Aprovo este Estudo Técnico Preliminar e atesto sua conformidade com as disposições do Regulamento Interno de Licitações e Contratos da Infra S.A.

AUTORIDADE MÁXIMA DA ÁREA

MARCELO VINAUD PRADO

Matrícula/SIAPE: 1515955



Documento assinado eletronicamente por **Lilian de Alencar Pinto Campos, Superintendente de Inteligência de Mercado**, em 13/09/2024, às 17:50, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Nathália Castelo Branco Almeida, Assessora Técnica II**, em 13/09/2024, às 17:50, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Marcelo Vinaud Prado, Diretor de Mercado e Inovação**, em 16/09/2024, às 11:05, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **8728121** e o código CRC **087A146E**.



Referência: Processo nº 50050.008873/2023-48



SEI nº 8728121