

CONTRATAÇÃO DE ESTUDOS PARA A ESTRUTURAÇÃO DE PROJETOS DE DESESTATIZAÇÃO DE TRECHOS PARCIAIS DE RODOVIAS FEDERAIS

1. DESCRIÇÃO DA NECESSIDADE DA CONTRATAÇÃO

1.1. Por meio do Ofício Nº 625/2023/SNTR (SEI nº 7239841), o Ministério dos Transportes solicitou estudos de pré-viabilidade de concessão comum para subsidiar tomadas de decisão sobre alternativas e modelos para realização de investimentos e manutenção dos segmentos rodoviários a seguir:

I - **Rodovia BR-163/PA:** Do entroncamento com a BR-230/PA (Itaituba/PA) (km 674,4) ao entroncamento com a rodovia PA-457(B) (km 1.005,2), em Santarém/PA; e

II - **Rodovia BR-242/BA/TO,** do entroncamento com a rodovia BR-116/BA (km 139,6) ao km 32 da rodovia BR-242/TO (final de trecho sem pavimentação) de Luiz Eduardo Magalhães a Feira de Santana.

1.2. A partir da Nota Técnica 2 (SEI nº 7467810), esta Infra S.A. elaborou a análise de viabilidade dos trechos supracitados, os quais resultaram em patamar tarifário elevado, sendo observado as diretrizes elencadas pelo Ministério acerca dos trechos:

a) Para o trecho da BR-242/TO/GO, considerar ainda o fluxo de demanda oriundo de Gurupi/TO a Luiz Eduardo Magalhães/BA; e

b) Desconsiderar a pavimentação de 8,3 km (km 23,7 a km 32) da BR-242/TO, a ser realizada pelo DNIT, na BR-242/BA/TO.

1.3. Em resposta, por meio da Nota Informativa 31 (SEI nº 7591983), o Ministério dos Transportes sugeriu algumas alternativas para a possível viabilidade dos projetos, a serem estudadas pela contratante, a nível de simulação, a saber:

- *A adoção de flexibilização de parâmetros de desempenho (pavimento e operacional) e nível de serviço;*
- *A realização de uma concessão patrocinada, com simulação de aporte público, reduzindo o valor da tarifa até os valores atualmente praticados nos estudos;*
- *A realização de uma concessão comum, focada em serviços de manutenção e custo operacional mais modestos e, assim, adotando tarifas módicas;*
- *Atualização dos dados de tráfego;*
- *Consideração das obras previstas pelo DNIT;*
- *Inclusão de trecho da BR-020 e divisão em mais lotes com tratamentos diferenciados.*

1.4. A Análise complementar foi realizada pela Infra S.A., conforme consta na NOTA TÉCNICA Nº 8/2023/COROD2-INFRASA/SUROD-INFRASA/DIPLAN-INFRASA/DIREX-INFRASA/CONSAD-INFRASA/AG-INFRASA (SEI nº 7754875), a qual resultou novamente em

valores tarifários elevados nos projetos que abrangem trechos da BR-163/PA, enquanto que os estudos apontaram cenários melhores para a BR-242/BA, embora ainda constando tarifas acima da média do praticado nos projetos recentes elaborados nesta Infra S.A.

1.5. Novamente, por meio da Nota Informativa nº 15/2024/CGOR/DOUT-SNTR/SNTR (SEI nº8018906), o Ministério dos Transportes sugeriu a continuação da elaboração dos estudos de viabilidade da Rodovia BR-242/BA/TO, do entroncamento com a rodovia BR-116/BA (km 139,6) ao km 32 da rodovia BR-242/TO (final de trecho sem pavimentação), conjuntamente com a Rodovia BR-020/BA/GO, do entroncamento Rodovia BR-242/BA até Brasília/DF.

1.6. Em nova análise realizada pela INFRA S.A., por meio da NOTA TÉCNICA Nº 7/2024/COROD2-INFRASA/SUROD-INFRASA/DIPLAN-INFRASA/DIREX-INFRASA/CONSAD-INFRASA/AG-INFRASA (SEI nº 8332953), foram apresentados cenários diversificados para tomada de decisão, inclusive sobre trechos parciais da rodovia BR-020/BA/DF/GO.

1.7. Assim, a diretriz do Ministério em relação aos trechos rodoviários foi reiterada por ocasião do OFÍCIO Nº 1076/2024 (SEI nº 8452770), datado de 06 de junho de 2024, informando esta empresa sobre a necessidade de realização do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental para concessão dos trechos rodoviários da BR-242/BA/TO e BR-020/BA/DF/GO, de acordo com o Processo nº 50000.017437/2023-55, confirmando-se os trechos a serem objeto de estudo:

a) **BR-242/BA/TO:** do entroncamento com a rodovia BR-116/BA (km 139,6) ao km 32 da rodovia BR-242/TO (final de trecho sem pavimentação);

b) **BR-020/BA/GO:** do entroncamento Rodovia BR-242/BA até Brasília.

1.8. **Necessidade da contratação:**

1.8.1. Ao atender à solicitação do Ministério dos Transportes, a INFRA S.A., empresa pública federal criada pela Lei nº 12.404/2011 e vinculada ao Ministério conforme o Decreto nº 11.360/2023, reforça seu importante papel como instrumento da ação do Estado, atuando de forma eficiente em funções que os demais entes administrativos nem sempre conseguem desempenhar com a mesma eficácia.

1.8.2. Neste contexto, a INFRA S.A. tem a tarefa legítima de estruturar projetos de concessão no setor de logística e transportes, seguindo a diretriz do Ministério dos Transportes, conforme os artigos 4º, II, e 5º, X, de seu Estatuto Social. A concessão de trechos rodoviários é estratégica para o desenvolvimento do setor, integrando importantes regiões urbanas e rotas logísticas, sendo o planejamento obrigatório para a Administração Pública conforme os artigos 174 e 175 da Constituição Federal, podendo incluir a delegação de trechos rodoviários à iniciativa privada, a critério da União.

1.8.3. Entretanto, a complexidade do planejamento para a concessão de empreendimentos de infraestrutura rodoviária requer abordagens técnicas multidisciplinares e especializadas. A INFRA S.A. não possui os recursos necessários para realizar todos os estudos internamente. Atividades técnicas, como levantamentos de campo e áreas específicas da engenharia, demandam equipamentos e mão de obra que a empresa não possui atualmente. Mesmo nas demais atividades de engenharia, modelagem de tráfego, econômico-financeira e jurídica, a contratação de apoio de terceiros é necessária para garantir a boa execução dos estudos.

1.8.4. A execução dessas atividades por terceiros requer a supervisão, coordenação e validação pela INFRA S.A., cujos técnicos especializados estão prontos para o desafio. A contratação de apoio externo para a realização de Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental pode gerar ganhos de escala significativos, com serviços realizados por empresas com atuação local ou nacional sendo mais produtivos e econômicos.

1.8.5. Além disso, a equipe da INFRA S.A. é responsável por estudos de outras rodovias federais, e deslocar profissionais para coleta de dados e laudos por longos períodos poderia comprometer o cronograma de concessões. Dessa forma, a expertise dos profissionais será melhor utilizada na supervisão do trabalho contratado.

1.8.6. Em função desses e de outros argumentos consubstanciados neste Estudo Técnico Preliminar, justifica-se a contratação proposta, garantindo que a equipe da INFRA S.A. possa realizar as análises necessárias para aprovar a versão final dos estudos, enquanto supervisiona o trabalho dos contratados e garante o cumprimento dos elevados padrões técnicos exigidos pela legislação e normas

aplicáveis.

1.9. **Problema a ser resolvido:**

1.9.1. A contratação de um **Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA)** tem como objetivo principal fornecer uma base sólida para a tomada de decisões sobre a viabilidade do projeto de concessão dos empreendimentos:

I - **Rodovia BR-163/PA:** Do entroncamento com a BR-230/PA (Itaituba/PA) (km 674,4) ao entroncamento com a rodovia PA-457(B) (km 1.005,2), em Santarém/PA; e

II - **Rodovia BR-242/BA/TO,** do entroncamento com a rodovia BR-116/BA (km 139,6) ao km 32 da rodovia BR-242/TO (final de trecho sem pavimentação) de Luiz Eduardo Magalhães a

1.9.2. As soluções que se pretende alcançar com a contratação de um EVTEA podem ser descritas nos seguintes eixos:

I - **Avaliação Técnica:** O EVTEA deve verificar a viabilidade técnica do projeto, analisando a adequação das soluções propostas, considerando o contexto geográfico, topográfico, de trafegabilidade rodoviária, dentre outros. Esse estudo tem como função identificar soluções de engenharia adequadas e as melhores alternativas construtivas, garantindo que o projeto seja executável do ponto de vista técnico e que se utilizem as melhores tecnologias disponíveis.

II - **Análise Econômica:** O estudo também busca assegurar a viabilidade econômica, ou seja, verificar se o projeto de concessão é sustentável financeiramente para as partes envolvidas.

III - **Sustentabilidade Ambiental:** Um ponto crítico do EVTEA é garantir que o projeto seja ambientalmente sustentável. O estudo inclui a análise de impactos ambientais e busca mitigar os riscos ambientais através de soluções de engenharia e de gestão ambiental.

IV - **Conformidade Legal e Normativa:** Outro objetivo é verificar se o projeto está em conformidade com as normas técnicas e legais, tanto no âmbito regulatório quanto nas exigências específicas do setor.

V - **Eficiência e Otimização de Recursos:** Por meio de uma avaliação abrangente, o EVTEA deve buscar a otimização de recursos, propondo soluções que maximizem a eficiência tanto no uso de materiais quanto na mão de obra e no tempo de execução, preservando também que tudo seja alcançado dentro dos padrões de qualidade exigidos.

VI - **Análise Social e de Riscos:** O estudo também visa avaliar os impactos sociais e os riscos associados ao projeto, propondo soluções que minimizem os efeitos negativos sobre a comunidade e que garantam a segurança de todas as partes envolvidas.

VII - **Planejamento de Gestão e Operação:** o EVTEA busca desenhar um modelo de gestão e operação do empreendimento, considerando o ciclo de vida do projeto e as possíveis formas de execução sustentáveis a longo prazo.

1.10. **Identificação das necessidades tecnológicas:**

1.10.1. As tecnologias e aparatos necessários para a realização dos serviços do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) são aqueles comumente empregados na execução de contratos similares, com o mesmo objeto, geridos pela Superintendência de Projetos Rodoviários, sendo essenciais para assegurar a qualidade, precisão e segurança dos estudos.

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

2.1. A licitação terá por fundamento legal os preceitos da Decreto nº 3.722/2001 (SICAF), Lei nº 13.303/2016, do Decreto nº 8.945/2016, da Lei Complementar nº 123/2006, Decreto nº 8.538/2015 (ME/EPP), Instrução Normativa nº 01/2010 – SLTI/MPOG (Sustentabilidade); Instrução Normativa nº 3/2018 – SLTI/MPOG (SICAF), bem como do Regulamento Interno de Licitações da INFRA S.A. e demais Legislações pertinentes.

2.2. Os serviços serão prestados por empresa ou consórcio especializado, devidamente habilitado e regulamentado conforme as normas do setor de atuação, e autorizada pelas autoridades competentes. A empresa deverá observar os padrões de sustentabilidade exigidos neste instrumento e no projeto básico.

2.3. A empresa ou consórcio deverá demonstrar experiência na realização de Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental, conforme os requisitos técnicos que serão descritos no Projeto Básico, os quais deverão envolver a habilitação jurídica, a qualificação técnica operacional, a qualificação técnica profissional e a qualificação econômico-financeira.

2.4. 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, 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. A contratação de Estudos de Viabilidade Técnica, Econômico-Financeira e Ambiental resultou na celebração dos atuais 8 (oito) contratos vigentes que compõem a estrutura produtiva da SUROD, conforme evidenciado nos processos administrativos de números 50840.000590/2017-11, 50840.101505/2020-29, 50840.101634/2021-06, 50050.000859/2023-04, 50840.101634/2021-06, 50840.100890/2021-78, 50840.100231/2022-12 e 50050.000537/2023-57. Nesses processos, fica demonstrado que o mercado envolvido na execução desse tipo de objeto é robusto, composto por dezenas de empresas, que quase sempre constituem consórcios para a apresentação de suas propostas licitatórias, tendo em vista que os estudos são multidisciplinares e a congregação de empresas com expertises diferentes para a execução do contrato se mostra mais viável.

3.2. Além disso, as licitações anteriores demonstram que o mercado tem alto grau de competitividade, o que resulta em propostas licitatórias com percentuais de descontos acentuados em relação aos orçamentos referenciais elaborados pelas equipes de planejamento da contratação.

3.3. Identificação das Soluções:

I - Contratação de empresas de consultoria para realização dos produtos de EVTEA por produto; e

II - Realização dos estudos com equipe própria.

3.4. Análise Comparativa de Soluções:

3.4.1. Descrição da solução I: Na contratação por produtos, o pagamento deve estar estritamente atrelado a produtos entregues ou resultados alcançados, os quais devem ser previamente definidos em bases compreensíveis, tangíveis, objetivamente observáveis e comprováveis, com níveis esperados de qualidade da prestação do serviço e respectivas adequações de pagamento.

3.4.2. Descrição da solução II: A solução considera a utilização de mão-de-obra própria para a realização dos serviços, considerando os empregados efetivos e comissionados.

Item de Avaliação	Requisito	Solução	Sim	Não	Não se Aplica
1	A solução permite o acompanhamento simultâneo pela Infra S.A. do desenvolvimento dos produtos, a interação e a troca de experiência entre os envolvidos (demandantes, gerências, gestores, fiscalizações, projetistas e analistas)?	Solução I	x		
		Solução II	x		

2	É possível obter desconto na contratação em relação ao valor referencial?	Solução I	x		
		Solução II		x	
3	Há possibilidade de adequação imediata da capacidade produtiva para atender demandas emergentes?	Solução I	x		
		Solução II		x	
4	Tendo em vista que a solução deve fornecer todas as expertises disciplinares abrangidas no EVTEA, as demandas previstas no escopo do serviço contratado poderão ser repassadas sem a necessidade de aceitação prévia?	Solução I	x		
		Solução II		x	
5	Haverá a possibilidade de realizar trabalhos em campo, que envolvem o deslocamento de equipe com a mobilização de recursos tecnológicos, a qualquer tempo e pelo prazo necessário para a conclusão da demanda?	Solução I	x		
		Solução II		x	
6	Há a possibilidade de sancionar em função do não cumprimento de metas e prazos?	Solução I	x		
		Solução II		x	
7	Há impossibilidade de recusa de serviços considerados estratégicos, urgentes, prioritários ou essenciais ao setor?	Solução I	x		
		Solução II		x	
8	É possível exigir contratações de profissionais com experiência elevada para	Solução I	x		

	atender determinada demanda?	Solução II	x		
9	É possível exigir a manutenção de equipe habilitada para a execução dos serviços de forma perene?	Solução I	x		
		Solução II		x	
10	É possível monitorar a eficiência e qualidade dos serviços prestados?	Solução I	x		
		Solução II	x		

3.4.3. Registra-se a quantidade de resultados favoráveis, para o que se pretende, dentre as soluções analisadas, a saber:

Solução	Quantidade de aspectos favoráveis
1 - Contratação por produto	10
2 - Utilizar equipe própria	6

3.4.4. A solução I, contratação de EVTEA por produto, demonstra ser viável para a execução dos estudos necessários, pois está mais alinhada com o tratamento dos riscos inerentes aos trabalhos, permitindo que a mobilização e desmobilização ocorram conforme a demanda, o que contribui para uma gestão mais eficiente e reflete em maior economicidade.

3.5. Mapa Comparativo:

3.6. Para estimar o valor da contratação, a INFRA S.A. elaborou orçamento referencial detalhado (SEI nº 8725045), que teve as seguintes premissas:

3.6.1. Levantamento das quantidades de serviço, bem como o aprimoramento de necessidades para execução dos trabalhos, tendo em vista as experiências pretéritas da INFRA S.A. na estruturação de concessões rodoviárias e licitações de objeto semelhante;

3.6.2. O orçamento referencial foi elaborado de acordo com a nova tabela de preços de consultoria (Supervisão e Projetos) do DNIT, conforme Resolução nº 11/2020, data base de outubro de 2024;

3.6.3. Para serviços de campo, itens não constantes nas bases do DNIT, utilizou-se a tabela de preços unitários do DER/SP, data base de outubro/2024;

3.6.4. Para serviços de campo, itens não constantes nas bases do DNIT e DER/SP, utilizaram-se os preços obtidos por processo de cotação de preços com empresas especializadas do mercado;

3.7. O orçamento referencial elaborado considerou e estimou todas as rubricas de pessoal necessárias (diferentes perfis profissionais, horas alocadas e as respectivas remunerações, conforme estabelece a Tabela de Consultoria do DNIT), valores de passagens, estadia e serviços a serem contratados.

3.8. Assim, os valores totais estimados para a contratação foram de R \$ 12.300.367,43 (doze milhões, trezentos mil reais, trezentos e sessenta e sete reais e quarenta e três centavos)

3.9. Ainda, apesar de não ser um parâmetro técnico perfeito, pois cada rodovia apresenta especificidades distintas – o que acaba por implicar maior ou menor quantidade de horas de trabalho –, o *valor de estruturação por quilômetro* pode ser um parâmetro objetivo de comparação para avaliar se uma proposta está aderente ao usualmente praticado em um determinado negócio. Veja-se, nesse sentido, a tabela a seguir, que relaciona os valores estimados das últimas contratações de consultoria no mercado pela INFRA S.A.:

Projeto	Instrumento	Valor estimado da contratação (R\$)	Extensão (km)	Valor por quilômetro original (R\$/km)	Data-base	Índice de correção do período (out/2024)*	Valor por quilômetro atualizado (R\$/km)
BR-155/158/MT/PA, BR-135/316/MA e BR-163/MS	Licitação menor preço	25.925.981,10	2.364,4	10.965,14	out/2020	1,3050	14.309,50
BR-060/153/262/DF/GO/MG e BR-040/DF/GO/MG	Licitação menor preço	21.258.222,70	1.876,5	11.328,66	out/2020	1,3050	14.783,90
BR-101/116/324/BA, BR-101/RJ e BA-526/528	Licitação menor preço	25.086.372,40	2.101,66	11.936,46	jun/2021	1,2259	14.632,90
BR-020/BA/GO e BR-242/BA/TO	Licitação menor preço	R\$ 12.300.367,43	1.393,70	8.825,69	out/2024		8.825,69
BR 101, BR 116 E BR 392 (RS)	Licitação menor preço	R\$ 5.702.097,88	770,00	7.407,32	dez/2021	1,1581	8.578,41
BR 393 RJ	Licitação menor preço	R\$ 2.609.513,49	205,50	12.698,36	dez/2021	1,1581	14.705,97

Fonte: IBGE - Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (<https://sidra.ibge.gov.br/tabela/1737>)

Observação: A redução do valor por quilômetro original deve-se ao fato de que itens do escopo usualmente contratados foram retirados da atual contratação em planejamento. Esta exclusão de serviços resultou em uma diminuição significativa dos custos associados, refletindo diretamente em valores inferiores aos parâmetros de preços estabelecidos nas contratações anteriores.

3.10. Da tabela acima, vê-se que o valor estimado para esta contratação está abaixo dos valores médios estimados pela INFRA S.A. nas últimas licitações de concessões rodoviárias. Esse fato corrobora com a correção do orçamento detalhado feito pela INFRA S.A. e justifica sua adoção nesta licitação.

4. DESCRIÇÃO DA SOLUÇÃO ESCOLHIDA COMO UM TODO

4.1. A solução de EVTEA (Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental) para a estruturação de concessão de projetos rodoviários, executada no formato por produto, envolve a realização de estudos aprofundados e integrados que englobam as dimensões técnica, econômica e ambiental, essenciais para viabilizar concessões de rodovias. Esse formato prevê a contratação de uma empresa ou consórcio especializado, responsável pela execução integral dos estudos, conforme as especificações do projeto. A contratação é realizada com base no critério de menor preço global, garantindo economicidade e eficiência.

4.2. Conforme evidenciado nos processos administrativos de números 50840.000590/2017-11, 50840.101505/2020-29, 50840.101634/2021-06, 50050.000859/2023-04, 50840.101634/2021-06, 50840.100890/2021-78, 50840.100231/2022-12 e 50050.000537/2023-57, o mercado para a execução desse tipo de objeto é robusto, composto por diversas empresas que, frequentemente, dado o caráter

multidisciplinar dos estudos, formam consórcios para apresentar suas propostas licitatórias.

5. ESTIMATIVA DAS QUANTIDADES A SEREM CONTRATADAS E DE CUSTO TOTAL DA CONTRATAÇÃO

5.1. Nos termos do art. 34 da Lei nº 13.303/2016 e com o objetivo de aumentar a competitividade do certame e possibilitar às licitantes a formulação de suas respectivas propostas, entende-se ser o caso de tornar público o valor estimado da contratação (global e por produto). Assim, conforme metodologia disposta no item 6 deste Estudo, os itens previstos para o contrato de EVTEA e valores estimados por produtos da contratação são os seguintes:

Item	Descrição	Valor Total (R\$)	%
1	PLANEJAMENTO	65.288,99	0,5%
1.1	PRÉ VIABILIDADE	65.288,99	0,5%
2	LEVANTAMENTO DE DADOS	10.041.045,26	81,6%
2.1	TRÁFEGO	1.183.225,11	9,6%
2.2	CADASTRO	8.857.820,15	72,0%
2.2.1	LEVANTAMENTO DE DADOS SECUNDÁRIOS	33.664,86	0,3%
2.2.2	LEVANTAMENTO TOPOGRÁFICO	3.937.846,02	32,0%
2.2.3	LEVANTAMENTO DOS ELEMENTOS QUE COMPÕEM O SISTEMA RODOVIÁRIO	1.466.976,02	11,9%
2.2.4	AVALIAÇÃO DAS VELOCIDADES DAS VIAS EXISTENTES	36.124,06	0,3%
2.2.5	GEOLOGIA E GEOTECNIA	1.114.564,94	9,1%
2.2.6	LEVANTAMENTO DO PAVIMENTO	1.704.390,20	13,9%
2.2.7	DIAGNÓSTICO SOCIOAMBIENTAL	476.325,16	3,9%
2.2.8	LEVANTAMENTO FUNDIÁRIO	87.928,89	0,7%
3	FASES DE IMPLEMENTAÇÃO	1.705.469,50	13,9%
3.1	FASES DA CONCESSÃO	222.137,89	1,8%
3.1.1	PAVIMENTO	69.418,09	0,6%
3.1.2	SINALIZAÇÃO E DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA	22.213,79	0,2%
3.1.3	SISTEMAS ELÉTRICOS E EDIFICAÇÕES	19.437,07	0,2%
3.1.4	OAE	27.767,24	0,2%
3.1.5	DRENAGEM E OBRAS DE ARTE CORRENTE	27.767,24	0,2%

3.1.6	FAIXA DE DOMÍNIO E CANTEIRO CENTRAL	27.767,24	0,2%
3.1.7	TERRAPLENOS E CONTENÇÕES	27.767,24	0,2%
3.2	FRENTE DE OBRAS	647.172,85	5,3%
3.3	ESTUDOS SOCIOAMBIENTAIS	373.466,67	3,0%
3.4	ESTUDOS FUNDIÁRIOS	173.883,80	1,4%
3.5	MODELO OPERACIONAL	137.141,29	1,1%
3.6	MODELO ECONÔMICO FINANCEIRO	151.667,01	1,2%
4	APOIO FASE DE AUDIÊNCIA PÚBLICA	276.923,53	2,3%
5	APOIO FASE CONTROLE EXTERNO	131.520,22	1,1%
6	APOIO FASE EDITAL	80.119,94	0,7%
	TOTAL	12.300.367,43	100%

Referência de Preços: Outubro de 2024.

6. PARCELAMENTO

6.1. A avaliação quanto ao parcelamento da solução e a individualização do objeto devem ser compreendidas no contexto de todo o processo de desestatização, de seus riscos e do Plano de Trabalho.

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

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

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

6.5. Pelo exposto, entende-se que o parcelamento da solução ou do objeto traria riscos relevantes à elaboração do EVTEA pela INFRA S.A.

6.6. No mais, se trata de contratação de serviço técnico especializado, não continuado 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. Desta feita, a avaliação quanto ao parcelamento da solução e a individualização do objeto devem ser compreendidas no contexto de todo o desenvolvimento dos estudos, de seus riscos e do Plano de Trabalho.

6.7. Nesse sentido, cabe consignar que os serviços, objeto da contratação, são correlatos, devendo ser geridos e executados por um único contratante, pois o parcelamento da contratação poderia ocasionar riscos à qualidade dos relatórios técnicos, atrasos na entrega dos relatórios técnicos, bem como ingerência de vários licitantes sobre o mesmo objeto.

6.8. Assim, entende-se que o não parcelamento da solução e do objeto traz menores riscos aos estudos a serem realizados no âmbito do objeto da contratação pretendida.

7. CONTRATAÇÕES CORRELATAS E/OU INTERDEPENDENTES

7.1. Não foram identificadas contratações correlatas ou interdependentes no momento. No entanto, a INFRA S.A. é a entidade pública responsável pela elaboração dos estudos para concessão de diversas rodovias federais e estaduais.

8. DEMONSTRATIVO DOS RESULTADOS PRETENDIDOS

8.1. Conforme amplamente discutido no presente documento, pretende-se que a contratação traga a melhor alocação possível dos recursos humanos do quadro especializado da INFRA S.A., tanto na concessão rodoviária objeto desta contratação, quanto nos outros projetos já em andamento. Cumpre-se, assim, o mandamento constitucional do "relevante interesse coletivo" (cf. art. 173 da Constituição de 1988), que justificou a própria criação da INFRA S.A.

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

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

8.4. Assim, a alternativa escolhida é a que melhor se adequa ao dimensionamento da equipe interna da INFRA S.A. necessária à redução dos custos materiais do processo de concessão, uma vez que os custos de logística e mobilização e desmobilização das equipes da contratada tendem a ser menores.

9. PROVIDÊNCIAS A SEREM ADOTADAS

9.1. Não subsiste a necessidade de providências a serem adotadas pela unidade requisitante previamente à celebração do contrato, tais como adaptações no ambiente da empresa, obtenção de licenças, outorgas ou autorizações legais específicas para a execução dos serviços de EVTEA pretendidos para a contratação.

9.2. A Superintendência de Projetos Rodoviários dispõe de profissionais com expertise técnica para a fiscalização e gestão contratual dos serviços abrangidos pelo EVTEA.

10. CRITÉRIOS E PRÁTICAS DE SUSTENTABILIDADE

10.1. A contratada deverá adotar para execução dos serviços, as práticas ambientalmente sustentáveis, nos termos da Instrução Normativa SLTI/MPOG nº 1, de 19/01/2010, e demais legislações vigentes ou que venham a existir nas esferas municipal, estadual e federal, assim como utilizar equipamentos e/ou materiais que visem minimizar os impactos ambientais.

10.2. A CONTRATADA deverá observar, na execução do objeto contratual, os critérios de sustentabilidade ambiental contidos no Decreto nº 7.746/12 e adotar práticas de racionalização no uso de materiais e serviços, conforme o caso, os critérios elencados na Instrução Normativa nº 1, de 19 de janeiro de 2010, da Secretaria de Logística e Tecnologia da Informação do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão.

11. IMPACTOS AMBIENTAIS E RESPECTIVAS MEDIDAS MITIGADORAS

11.1. Em relação aos **aspectos de sustentabilidade**, conforme mencionado no tópico anterior, serão observadas, naquilo que for aplicável, as disposições do **Decreto nº 7.746/2012**, que estabelece diretrizes para práticas de racionalização no uso de materiais e serviços, visando à sustentabilidade nas contratações realizadas pela Administração Pública. Além disso, será seguido o disposto na **Instrução Normativa nº 1, de 19 de janeiro de 2010**, da Secretaria de Logística e Tecnologia da Informação do

Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, que complementa tais práticas sustentáveis.

11.2. Por se tratar de um **serviço predominantemente intelectual**, não se identificam potenciais riscos de impacto ambiental decorrentes da sua execução, o que refreia a necessidade de medidas específicas nesse sentido.

12. APRIMORAMENTOS CATALOGADOS NO PROCESSO DE PLANEJAMENTO DA CONTRATAÇÃO DO EVTEA

12.1. Participação em Audiências Públicas:

Aprimoramento consolidado para o tema: O novo Projeto Básico para contratação de EVTEA apresentará cláusula obrigacional para que a contratada participe de audiências públicas, reuniões presenciais ou por videoconferência, e outros eventos necessários à execução dos serviços.

Justificativa do aprimoramento: Esta inclusão tem a finalidade de promover a aproximação e maior alinhamento entre os stakeholders durante a execução contratual, para que a elaboração do EVTEA ocorra de forma célere e consistente com as necessidades dos envolvidos.

12.2. Revisões Técnicas Solicitadas pela INFRA S.A. e por Órgãos Externos:

Aprimoramento consolidado para o tema: O novo Projeto Básico para contratação de EVTEA mencionará especificamente a obrigação da contratada de promover ajustes e revisões técnicas nos estudos e documentos conforme orientado pela INFRA S.A., ANTT, Ministério dos Transportes ou Tribunal de Contas da União.

Justificativa do aprimoramento: A exigência de ajustes em consonância com as orientações dos entes governamentais promove uma maior transparência no processo de elaboração dos estudos e documentos. Isso aumenta a eficiência do estudo, assim como facilita a prestação de contas e a fiscalização das partes envolvidas, elementos essenciais para a confiança pública e a legitimidade do projeto.

12.3. Modelos Padronizados:

Aprimoramento consolidado para o tema: O novo Projeto Básico para contratação de EVTEA conterá cláusulas que tratam do uso de modelos padronizados fornecidos pela INFRA S.A. para a elaboração dos estudos, permitindo que a contratada proponha melhorias ou ajustes nesses modelos, sujeito à aprovação prévia.

Justificativa do aprimoramento: Os modelos padronizados para a elaboração dos estudos contratados permitem a apresentação assertiva dos requisitos para a prestação dos serviços, melhoram a eficiência no desempenho das atividades, assim como refinam a comunicação entre o demandante e o executor do trabalho.

12.4. Detalhamento de Escopos e Diretrizes Técnicas:

Aprimoramento consolidado para o tema: O novo Projeto Básico para contratação de EVTEA robustecerá os diferentes escopos de trabalho, como estudos de tráfego, socioambientais, engenharia, etc., e suas respectivas Diretrizes Técnicas que devem ser seguidas pela contratada.

Justificativa do aprimoramento: O arquivo de Diretrizes Técnicas para EVTEAs Rodoviários passou por revisão interna da SUROD, com a finalidade de aprimoramento, considerando as gestões contratuais anteriores; atualização normativa e acompanhamento tecnológico; e aderência às novas políticas públicas no que tange o setor de concessões rodoviárias. Cabe consignar também que os serviços de natureza jurídica foram suprimidos em relação às contratações anteriores.

12.5. Metodologia de Medição e Pagamento:

Aprimoramento consolidado para o tema: O novo Projeto Básico para contratação de EVTEA apresentará uma única forma de medição e pagamento que é mais eficiente para o avanço físico-financeiro do futuro Contrato, conforme item 12.1.

Justificativa do aprimoramento: A alteração aumenta a previsibilidade sobre os serviços que são efetivamente demandados e que serão liquidados por esta contratante.

12.6. Cronograma e Forma de Apresentação dos Produtos:

Aprimoramento consolidado para o tema: O novo Projeto Básico para contratação de EVTEA reforçará a importância do controle dos tempos de ação e de entregas da Contratada, assim como propicia adaptabilidade para atendimento das urgências da Contratante e controle.

Justificativa do aprimoramento: O cronograma a ser elaborado pela contratada deverá reproduzir os prazos necessários para a execução dos serviços consignados no Cronograma Físico-Financeiro referencial da contratação (aba produtos do orçamento referencial).

12.7. Alterações Contratuais:

Aprimoramento consolidado para o tema: O novo Projeto Básico para contratação de EVTEA é tecnicamente permissivo para o caso em que se identifique, mediante diferentes cenários de configuração dos trechos rodoviários para conjecturar tecnicamente a concessão, a necessidade de expansão do escopo dos trabalhos, de forma que sejam incluídos trechos adjacentes aos inicialmente contemplados no objeto do futuro contato. Dessa forma, tais trechos poderão ser formalmente incorporados através de Termo Aditivo.

Justificativa do aprimoramento: A adaptabilidade do trecho a ser concedido é um tratamento de risco necessário para o êxito do estudo, considerando que deverá projetar as configurações mais viáveis para a concessão do empreendimento.

12.8. Ordem de Serviço:

Aprimoramento consolidado para o tema: O novo Projeto Básico destacará a possibilidade de emissão de ordem de serviço parciais. Diante das experiências adquiridas, a emissão parcial da ordem de serviço proporciona uma sequência na elaboração dos levantamentos e entrega de produtos, mobilizando a equipe de acordo com a necessidade e o cronograma de entregas. Dessa forma, é possível analisar o projeto a cada etapa possibilitando tratativas pontuais em relação a possíveis riscos.

Justificativa do aprimoramento: A emissão parcial da ordem de serviço proporciona uma sequência consistente e com melhor tratamento de risco e imprevisões para elaboração e entrega de produtos. Dessa forma, é possível analisar o projeto a cada etapa possibilitando tratativas pontuais e microgerenciamento para a boa condução do contrato.

12.9. Matriz de Risco:

Aprimoramento consolidado para o tema: Aperfeiçoamento da matriz de risco, com o objetivo de apresentar os riscos inerentes que devem ser observados para o devido gerenciamento e manutenção da qualidade da contratação.

Justificativa do aprimoramento: A matriz de riscos será remodelada com o objetivo de aprimorar a gestão de riscos identificados nas contratações anteriores, garantindo uma condução contratual mais eficiente e segura. Esta remodelação incluirá tratamentos específicos para riscos potenciais recorrentes, proporcionando maior previsibilidade e flexibilidade de ação caso algum evento de risco se materialize. Além disso, a nova matriz oferece uma compreensão detalhada do objeto EVTEA e suas particularidades.

13. DECLARAÇÃO DE VIABILIDADE DA CONTRATAÇÃO

13.1. Com base na experiência de contratações anteriores, na análise dos diferenciais da solução proposta, na avaliação dos riscos inerentes aos serviços de EVTEA e considerando a possibilidade de uma contratação economicamente vantajosa, conclui-se que a opção mais adequada para a execução dos serviços é a contratação por empresa ou consórcio, com entregas realizadas no formato por produto. Esse modelo permite maior controle sobre a gestão dos riscos, otimização dos recursos e garantia de qualidade nas entregas, tornando-se, assim, a alternativa viável e mais vantajosa para a concretização dos objetivos do projeto.

13.2. Não foi identificada a necessidade de classificar o Estudo Preliminar Técnico como sigiloso, nos termos da Lei nº 12.527/2011, e, visando a aumentar a competitividade do certame, entende-se ser o caso de publicar o valor estimado da licitação, conforme descrito neste documento, nos termos do artigo 34 da Lei nº 13.303/2016.

14. ASSINATURAS

14.1. A Equipe de Planejamento da contratação aprova o presente Estudo Técnico Preliminar.

RAPHAEL DE SOUSA BRANDÃO Integrante Administrativo SIAPE: 1692637	REDSON VIEIRA GONÇALVES PIEDADE Integrante Técnico SIAPE: 1987557	BRUNO MARQUES DOS SANTOS SILVA (Integrante Técnico para Consolidação dos Produtos Socioambientais e de Desapropriação) SIAPE:1554615	LARISSA WENDLING Superintendente de Projetos Rodoviários Integrante Requisitante SIAPE: 2136090
---	--	--	---

15. **APROVAÇÃO E DECLARAÇÃO DE CONFORMIDADE**

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

(assinado eletronicamente)
CRISTIANO DELLA GIUSTINA
Diretor de Planejamento



Documento assinado eletronicamente por **Raphael De Sousa Brandão, Assessor Técnico III**, em 18/02/2025, às 16:21, 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 **Redson Vieira Goncalves Piedade, Coordenador**, em 18/02/2025, às 16:29, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Larissa Wendling, Superintendente de Projetos Rodoviários**, em 18/02/2025, às 18:05, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Bruno Marques dos Santos Silva, Superintendente de Gestão Ambiental e Territorial**, em 18/02/2025, às 18:59, 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 **Cristiano Della Giustina, Diretor de Planejamento**, em 19/02/2025, às 16:41, 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 **9406181** e o código CRC **9A7E3F7F**.



Referência: Processo nº 50050.002818/2024-25



SEI nº 9406181

SAUS, Quadra 01, Bloco 'G', Lotes 3 e 5. Bairro Asa Sul, - Bairro Asa Sul
Brasília/DF, CEP 70.070-010
Telefone: