

Julgamento

Brasília, 16 de julho de 2024.

JULGAMENTO DO RECURSO ADMINISTRATIVO

EDITAL LRE Nº 08/2024

LOTE 05-SUPEA-SUPET/DIPLAN

OBJETO: "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 no instrumento convocatório e seus anexos.

RECORRENTE:	GRAF CONSULTORIA EM ENGENHARIA LTDA., CNPJ: 46.921.999/0001-02
RECORRIDAS:	ECOPLAN ENGENHARIA LTDA., CNPJ Nº 92.930.643/0001-52.

1. DAS PRELIMINARES

1.1. Em sede de admissibilidade, foram preenchidos os pressupostos de legitimidade, interesse processual, fundamentação e tempestividade, conforme Razões de Recurso registradas no Sistema Eletrônico do Banco do Brasil, Licitações-e.

2. DAS RAZÕES DA RECORRENTE

2.1. Insurge a recorrente contra a decisão de habilitação da empresa **ECOPLAN ENGENHARIA LTDA.** (SEI nº 8539921), conforme alegações abaixo:

- I - O consórcio formado pelas empresas GRAF e GARÍN foi o único licitante que não teve oportunidade de responder aos esclarecimentos da Comissão de Licitação por meio de Diligência;
- II - As justificativas e comprovações apresentadas pela RECORRENTE, referente aos atestados/certificados considerados pela Comissão de Licitação como não pontuáveis, são completamente plausíveis e provam a qualificação técnica do consórcio;
- III - A RECORRENTE possui a qualificação técnica necessária para a execução do objeto da Concorrência em questão;
- IV - 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
- V - A iminente ocorrência de lesão ao erário público, visto que a proposta comercial da RECORRENTE é a mais vantajosa.

A. QUANTO À OPORTUNIDADE DE DILIGÊNCIA

2.2. Acerca da oportunidade diligência, a recorrente aduz que:
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:

[...]

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:

[...]

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

2.3. Quanto à desclassificação do consórcio, pauta-se no Parecer nº 1/2024/SUPEAINFRASA/DIPLAN-INFRASA/DIREX-INFRASA/CONSAD-INFRASA/AG-INFRASA, corroborado pela Diretoria de Planejamento por meio do ofício nº 431/2024/ASSDIPLAN-INFRASA/DIPLAN-INFRASA/DIREX-INFRASA/CONSAD-INFRASA/AGINFRASA.

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)

[...]

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 ruinosa, 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 transporta 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., & Winkelmans, 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)

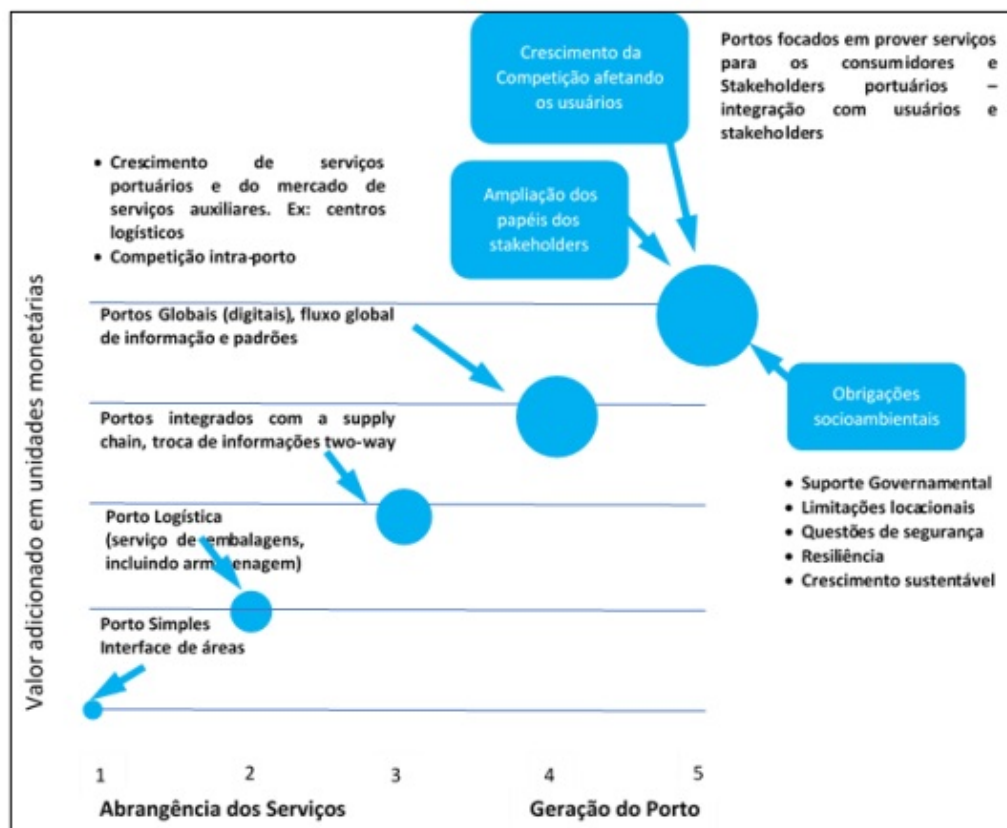
Portos funcionam como hubs que facilitam a movimentação e o armazenamento de mercadorias, desempenhando um papel crucial na otimização de fluxos logísticos. Notteboom, T., & Rodrigue, J.-P. (2005). Port Regionalization: Towards a New Phase in Port Development. Maritime Policy & Management: discute como 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, aumentar 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.



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 E M 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.

[...]

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.

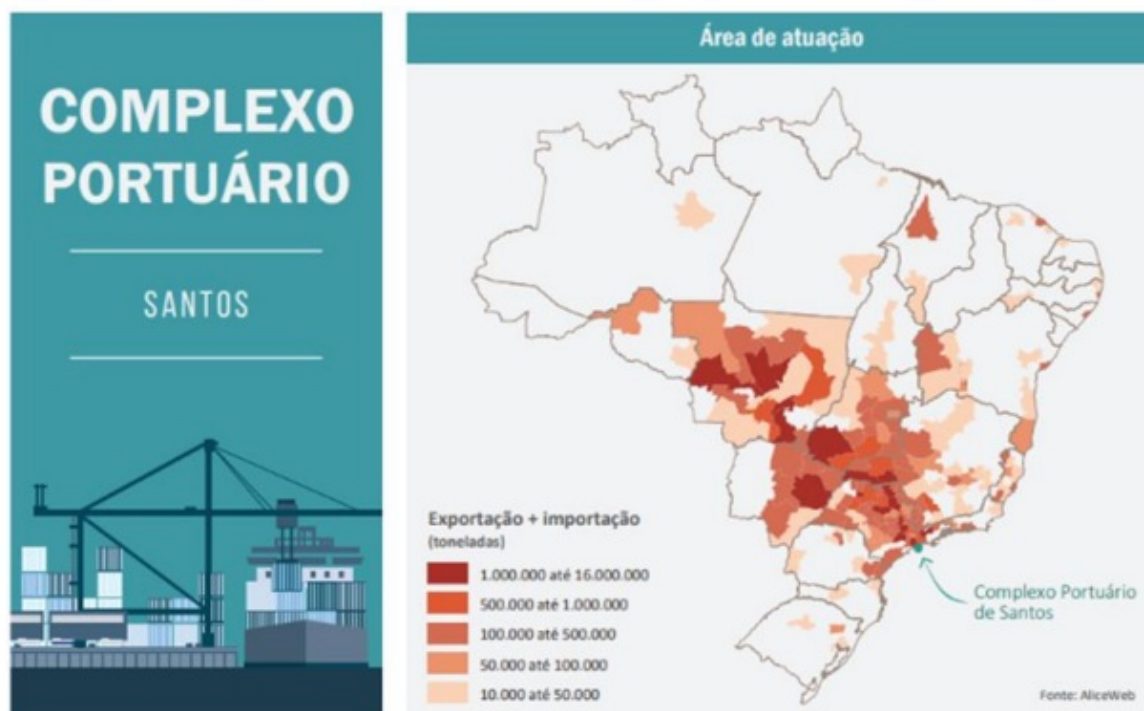
C. QUANTO À CAPACIDADE TÉCNICA OPERACIONAL

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)

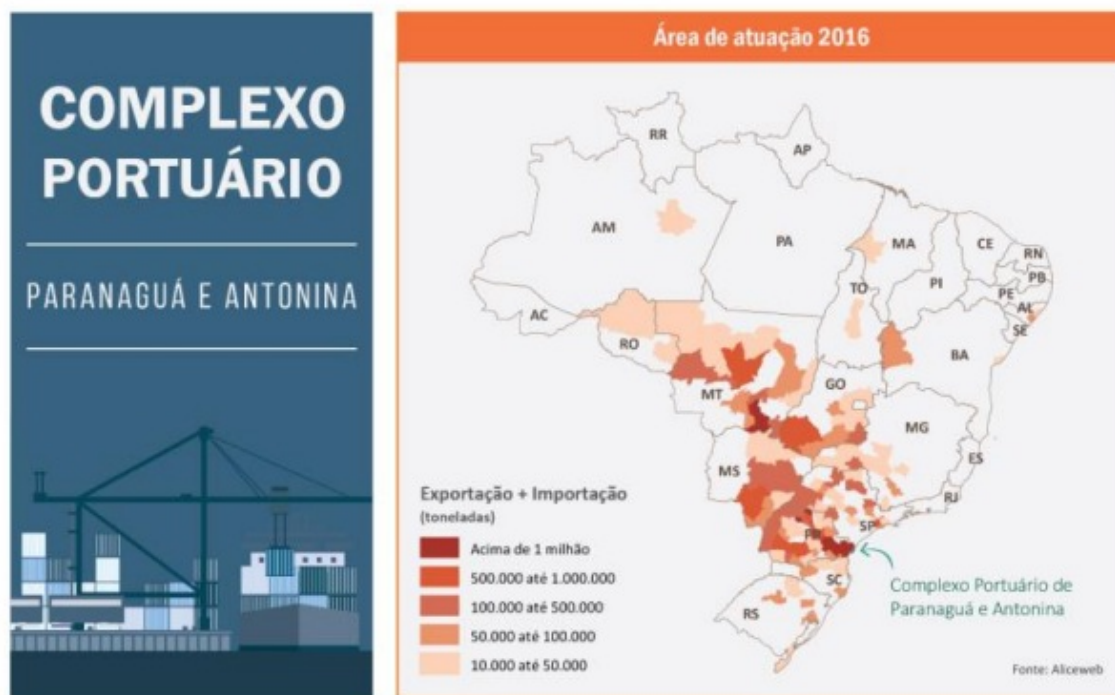
Dada a sua relevância para o país, entende-se que o **estudo de desestatização do Porto de Santos deve ser considerado de relevância superior (Nacional), e não local, conforme o julgamento da comissão.**

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 terminal 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/ DIREXINFRASA/ 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 Compilado) 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-INFRASA/DIPLAN-INFRASA/ DIREXINFRASA/CONSADINFRASA/AG-INFRASA “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 do 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
<hr/>	
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 Giacombo	
André Ricardo Hadlich	
Reynaldo Brown do Rego Macedo	
Roger Bittencourt	
 Equipe Técnica	
Alex William Butchevitz	Manuela Hermenegildo
Alexandre Hering Coelho	Marcelo Azevedo da Silva
Aline Huber	Marcelo Villela Vouguinha
Amanda de Souza Rodrigues	Marcos Gallo
André Macan	Mariana Ciré de Toledo
Bruno Egidio Santi	Marina Serratine Paulo
Caroline Helena Rosa	Mario Cesar Batista de Oliveira
Claudia de Souza Domingues	Mauricio Back Westrupp
Dalane Mayer	Milva Pinheiro Capanema
Daniele Sehn	Mônica Braga Côrtes Guimarães
Demis Marques	Marinez Scherer
Diego Liberato	Natália Tiemi Gomes Komoto
Dirceu Vanderlei Schwingel	Nelson Martins Lecheta
Dorival Farias Quadros	Olavo Amorim de Andrade
<hr/>	
Portos de Salvador e Aratu-Candeias	

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, Itaquí/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/

DIREXINFRASA/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:

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.

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;

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/DIREXINFRASA/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:

<p>1 DISCRIMINAÇÃO DO PROJETO</p> <p>1.1 Título do Projeto</p> <p>Apoio técnico no Planejamento do Setor de Aviação Civil.</p> <p>1.2 Período de execução do Projeto</p> <p>Início previsto: Na data da assinatura Data de término ou duração: 09/03/2023</p> <p>1.3 Motivação e Justificativa</p> <p>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.</p> <p>1.4 Objeto/Objetivos Gerais</p> <p>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.</p> <p>Fase 1 – desenvolvimento de metodologia, ferramenta e relatórios de acompanhamento de indicadores do Plano Aeroviário Nacional (PAN).</p> <p>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.</p> <p>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;</p>

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 INEQUILIBRILIDADE DA PROPOSTA DE PREÇOS

No Parecer nº 1/2024/SUPEA-INFRA/DIRPLAN-INFRA/DIREX-INFRA/CONSADINFRA/AG-INFRA, 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.

[...]

Ambas as empresas que compõem 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.

F. 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.

2.4. Ao final requereu o acolhimento das razões recursais para considerar o consórcio formado pelas empresas GRAF e GARÍN.

3. DAS CONTRARRAZÕES

3.1. Em sede de contrarrazões, a recorrida se manifestou tempestivamente, por intermédio do documento SEI nº 8596736, conforme descrito abaixo:

[...]

III.1 – DA QUALIFICAÇÃO TÉCNICA OPERACIONAL

Inicialmente veremos qual a exigência editalícia para a Qualificação Técnica Operacional:

[...]

O CONSÓRCIO GRAF-GARIN relata em seu recurso que dentre todos os atestados apresentados em sua documentação e que foram corretamente rejeitados na integralidade pela Comissão, os descritos abaixo atenderiam a exigência para comprovar a capacidade técnico-operacional.

1. ATESTADO DO 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, serviço realizado pelo CONSORCIO DAGNL (DTA Engenharia LTDA/Garín Infraestrutura Assessoria e Participações LTDA/Navarro Prado Advogados/Alvarez & Marsal Consultoria em Engenharia LTDA/Lobo & De Rizzo Sociedade de Advogados)

2. ATESTADO DA QUADRA GESTÃO DE RECURSOS S/A: 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, serviço realizado pela GARIN INFRAESTRUTURA ASSESSORIA E

PARTICIPAÇÕES LTDA.

3. ATESTADO DA ORIGEM S/A: Plano Básico de Investimentos (PBI) e Plano de Transferência Operacional (PTO) do terminal MAC11A localizado no Porto de Maceió (AL), serviço realizado pela GRAF CONSULTORIA EM ENGENHARIA LTDA.

Pois bem, corretamente a Comissão desconsiderou estes três atestados porque se referiam a estudos em escala local, desatendendo o instrumento convocatório que exigia Gerenciamento e/ou Supervisão e/ou Assessoria e/ou Consultoria de engenharia em projetos em Planejamento de Transportes, em que pelo menos 01 (um) projeto em escala regional (Estadual ou superior).

Além disso, é certo que nenhum dos atestados apresentados se referem a “Planejamento de Transportes” e “Desenvolvimento de Estudos de Logística e Infraestrutura de Transportes” que é a exigência para a habilitação.

Primeiramente, os atestados relativos aos serviços prestados ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES, tanto para o Porto Organizado de Santos como para o Porto Organizado de São Sebastião, não tem como objeto os requisitos de qualificação do fornecedor para o Grupo/Lote 5 - SUPET-SUPEA/DIPLAN do presente Edital, pois os serviços prestados pela licitante configuram-se em serviços de DESESTATIZAÇÃO de um ativo público local visando sua transferência para gerenciamento da iniciativa privada, ou seja, é uma atividade conhecida no mundo empresarial como “DUE DILIGENCE”. Neste sentido, a “DUE DILIGENCE” caracteriza-se por ser um procedimento que visa compreender se os números e procedimentos técnicos apresentados por uma empresa refletem na sua realidade de mercado, nas suas potencialidades e riscos para o futuro próximo e longo, visando seu processo de compra/venda ou de fusão entre empresas. Todo este procedimento de finanças corporativas pode ser visto no detalhamento dos atestados apresentados pela licitante.

O atestado apresentado pelo consórcio licitante denominado “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 ao Porto de Paranaguá, Antonina e São Francisco do Sul” são os serviços de consultoria de assessoria de estudo estratégico para o Porto de Paranaguá, ou seja, é um estudo relativo ao plano de gerenciamento institucional.

Também, o atestado apresentado pela licitante denominado “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” é um estudo de Negociação (compra, venda, arrendamento) de Operação Ferroviária, ou um ativo empresarial, vinculada a um terminal portuário local (PAR09).

Outro ponto que deve ser realçado dos atestados apresentados pelo CONSÓRCIO GRAF-GARIN é que o documento emitido pela empresa RAIZEN ENERGIA S.A. denominado “Serviços de consultoria envolvendo planejamento estratégico do mercado brasileiro de açúcar e seus canais logísticos de distribuição para estimativas de demanda, cenários de expansão da produção e sazonalidade de safras, mapeamento de infraestrutura logística, incluindo terminais interioranos e portuários, ferrovias e rodovias e perspectivas concorrenciais para estabelecimento de contratos e ativos visando escoamento de carga”, na realidade, este serviço se tratou de um estudo mercadológico e logístico de produtos, para uma empresa privada, o qual não apresenta aderência com o planejamento de transporte regional e estadual, bem como não atende o desenvolvimento de estudos de logística e infraestrutura de transportes, definido no objeto do edital em tela.

Ainda, o atestado denominado “Serviços de consultoria para desenvolvimento de Plano Básico de Investimentos (PBI) e Plano de Transferência Operacional (PTO) do terminal MAC11A localizado no Porto de Maceió (AL)” apresentado pelo CONSÓRCIO GRAF-GARIN representam dois tipos de estudos de gestão corporativa portuária e que podem ser representados como seguem:

- PBI é um documento estratégico que delinea os investimentos necessários para alcançar os objetivos de longo prazo de uma organização;

- PTO é um documento que detalha os processos e etapas necessários para transferir operações de um estado atual para um estado futuro, garantindo continuidade e eficiência operacional.

Ambos estes documentos descritos anteriormente foram desenvolvidos no âmbito de um terminal portuário local. Fato que torna este atestado sem aderência com o objeto do edital em tela e seus requisitos.

O último atestado apresentado pela licitante como sua QUALIFICAÇÃO TÉCNICA OPERACIONAL, para o presente edital e para o Grupo/Lote 5 - SUPET-SUPEA/DIPLAN, denominado “Consultoria técnica para auxiliar na avaliação técnica de ativos de seis terminais portuários em termos de condições de infraestrutura e equipamentos, seus futuros planos de investimento e programas de manutenção, no contexto de oportunidade de negócios que contemplaria aquisição futura” é um estudo de gestão financeira corporativa para negociação (compra, venda, arrendamento e etc) de ativos empresariais. Este estudo, no presente caso, foi baseado em planos de investimentos, operação e manutenção para tais ativos. Neste sentido, tal atestado, também, não demonstra aderência com o objeto e requisitos técnicos do edital em tela.

Dos três atestados, os dois primeiros têm a participação da GARIN, cujo o objetivo social é a prestação de serviço de assessoria financeira em geral, especialmente na área de infraestrutura, bem como a participação em outras sociedades, empresárias ou não, como sócia, acionista ou quotista. Consta no

Cartão do CNPJ como CÓDIGO E DESCRIÇÃO DA ATIVIDADE ECONÔMICA PRINCIPAL (CNAE) o 70.20-4-00 - Atividades de consultoria em gestão empresarial, exceto consultoria técnica específica. Ou seja, a empresa presta serviços de assessoria financeira em geral e não tem como realizar “Planejamento de Transportes” e “Desenvolvimento de Estudos de Logística e Infraestrutura de Transportes”.

Finalmente, analisando-se os atestados apresentados pelo CONSÓRCIO GRAF-GARIN até poderiam ter aderência no Grupo/Lote 6 - SUPAQ/DIPLAN onde a exigência é “Acervo em Gerenciamento e/ou Supervisão e/ou Assessoria e/ou Consultoria de engenharia em estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental de terminais portuários, arrendamentos e terminais privados ou estruturação e modelagem de negócios de concessões de infraestruturas aquaviárias, canais de acesso a portos e hidrovias”.

Diante disto, o CONSÓRCIO GRAF-GARIN não comprovou a Qualificação Técnica Operacional exigida pois não possui acervo técnico em “Planejamento de Transportes” e “Desenvolvimento de Estudos de Logística e Infraestrutura de Transportes” e dever ser mantido inabilitado.

III.2 – DA QUALIFICAÇÃO TÉCNICA PROFISSIONAL

III.2.1 - Economista Sênior 2

O profissional indicado pelo CONSÓRCIO GRAF-GARIN para a categoria Economista Sênior 2 não atende a exigência de qualificação técnica profissional do item 5.11 do Termo de Referência, pois não comprovou ter experiência profissional no desenvolvimento e/ou coordenação de projetos relacionados à infraestrutura logística e de transportes. Senão vejamos a exigência:

5.11. Comprovação, conforme o Requisitos da equipe constantes da Planilha, de vínculo, de no mínimo:

Uma equipe técnica para Planejamento de Transportes/Modo Aeroportuário, para o grupo 5 – SUPEA/SUPET, sendo no mínimo:

Economista Sênior:

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.

Isto porque os documentos apresentados fazem referência à portos e não à infraestrutura logística e de transportes como exigido. Além disso dentre os documentos apresentados para a comprovação de experiência tem-se “Cartas de Recomendação” e “Declarações de Vínculo Celetista” com universidades. Ainda, se não bastasse tenta em seu recurso incluir como tempo de experiência contrato de bolsa de mestrado.

Analisamos então um a um os quatro documentos apresentados que o CONSÓRCIO GRAF-GARIN tenta comprovar a experiência em seu recurso:

Atestação 1, página 4, Contrato de bolsa de Mestrado

Um contrato de bolsa de mestrado (foi apresentado diploma de mestrado) não é um atestado de execução de serviços. Segundo o item 5.11 do Termo de Referência, a comprovação em relação ao requisito de experiência profissional se dá através da **apresentação de atestado, certidão ou declaração**, emitido por pessoa jurídica de direito público ou privado, que comprove a experiência do profissional. Desta forma, o tempo pleiteado de 2,33 anos não prospera.

Atestação 2, página 77: Contrato C.L.T., exercendo o cargo de economista

A declaração da FEESC dizendo que a profissional foi contratada sob o regime de contrato de trabalho C.L.T. no período de 01/07/2014 à 29/01/2016, com o cargo de Economista também não é um atestado de execução de serviços e não comprova tempo de experiência conforme o item 5.11 do Termo de Referência, ou seja, não merece ser considerado.

Experiência 3, página 78: cargo: economista

Esta “experiência 3” refere-se a um vínculo empregatício dizendo que a profissional foi empregada da Fundação de Amparo à Pesquisa e Extensão Universitária, emitida pela Gerente de Recursos Humanos – FAPEU. Da mesma forma das “experiências” anteriores, não é um atestado de execução de serviços e não comprova tempo de experiência conforme o item 5.11 do Termo de Referência. Diante disto, não resta comprovado o tempo de 2,08 anos conforme requer o CONSÓRCIO GRAF-GARIN.

Experiência 4, página 79: exercendo o cargo de economista

Para comprovar a “experiência 4” foi apresentado uma “Carta de Recomendação” emitida pelo setor de Recursos Humanos da Fundação de Estudos e Pesquisas Socioeconômicos – FEPESE e não se enquadra no item 5.11 do Termo de Referência que exige a apresentação de atestado. Desta forma, o tempo de experiência de 1,90 anos que o CONSÓRCIO GRAF-GARIN requer cai por terra.

III.2.2 - Advogado Sênior

O item 5.11 do Termo de Referência tem a seguinte exigência para o Advogado Sênior:

Graduação em Direito com 2 anos de experiência em análise de empreendimentos de infraestrutura logística e de transportes.

Conhecimentos de: "Due diligence" contratual; modelagem jurídica - contrato, edital, minutas para leilão; análise de cenário jurídico regulatório

Todas as 66 páginas contendo 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 não serve para comprovar 2 anos de experiência em análise de empreendimentos de infraestrutura logística e de transportes. A primeira declaração (página 1 do arquivo PDF) que antecede um portfólio da Gallotti - Advogados Associados e publicações em DOU **declara que a profissional desenvolveu atividades jurídicas na qualidade de advogada/sócia da sociedade de advogados Gallotti e Advogados Associados.**

A segunda e última declaração apresentada (página 14 do arquivo PDF) **declara que a profissional contribuiu como editora técnica** na Revista SÍNTESE Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário. O Restante das páginas do arquivo são portfólio e publicações no Diário Oficial da União e não descreve atividades executadas.

Desta forma o Advogado Sênior proposto não comprova dois anos de experiência em análise de empreendimentos de infraestrutura logística e de transportes e deve ser mantido desclassificado.

III.2.3 - Especialista em Transportes

Para a categoria profissional Especialista em Transportes, a exigência de qualificação técnica profissional do item 5.11 do Termo de Referência é:

Graduação em Engenharia, Economia ou Administração com Mestrado ou Especialização em Logística e Transportes e 5 anos de experiência no desenvolvimento de estudos e/ou análises de logística e transportes.

Conhecimentos de: organização e operação de sistemas de transporte; roteirização; simulação; caracterização decenários logísticos e sistemas logísticos; modelo 4 etapas ou similares; softwares VISUM, VISSIM ou similares.

Pois bem, a exigência é clara para Graduação em Engenharia, Economia ou Administração com Mestrado ou Especialização em Logística e Transportes e 5 anos de experiência no desenvolvimento de estudos e/ou análises de logística e transportes.

A profissional proposta é Bacharel em Economia, mas o mestrado é em Economia e desta forma não atende a exigência de formação complementar exigida para a qualificação técnica o que por si só já desclassifica.

Soma-se a isso o fato da profissional não possuir 5 anos de experiência no desenvolvimento de estudos e/ou análises de logística e transportes. A declaração emitida pela Gerente de Recursos Humanos – FAPEU (Declaração de Empregado) informa que o contrato de trabalho foi regido pela CLT e estava vinculado ao projeto “UFSC 262/2018 - Apoio Técnico no Planejamento de Investimentos do Setor de Aviação Civil”. O documento declara ainda que exerceu uma carga horária de 40 horas semanais, lotado no Laboratório de Transporte - Labtrans, desenvolvendo as atividades de Economista, de acordo com o CBO – Código Brasileiro de Ocupações - CBO 2512- 05. As atividades descritas na declaração são aquelas da descrição sumária do Código Brasileiro de Ocupações - CBO 2512-05 (<https://www.ocupacoes.com.br/cbo-mte/251205-economista>) e não comprova experiência realizada pelo profissional. Uma vez desconsiderada esta declaração, cujo período soma 6,28 anos, fica prejudicado a exigência de 5 anos de experiência no desenvolvimento de estudos e/ou análises de logística e transportes.

Diante disto, não pode prosperar o pedido do seu recurso pois o profissional não possui Mestrado ou Especialização em Logística e Transportes bem como não comprovou 5 anos de experiência no desenvolvimento de estudos e/ou análises de logística e transportes.

III.2.4 - Especialista em Sistemas de Informações Geográficas

O item 5.11 do Termo de Referência traz como exigência o seguinte:

Graduação em Geografia, Engenharia, Ciência de Dados ou Ciências Exatas com Especialização em Geoprocessamento e 8 anos de experiência em Geoprocessamento aplicado a sistemas de transportes.

Conhecimentos de: sistemas e métodos específicos para análises espaciais; apresentação de dados em QGIS, ArcGIS ou similares.

O **único documento apresentado** para atender a experiência em geoprocessamento aplicado a sistemas de transportes é a “Declaração” emitida pela FAPEU em 19 de junho de 2024 que informa sobre a comprovação de vínculo CLT do profissional e que exerceu carga horária de 40 horas semanais desenvolvendo atividades de geógrafo. Tal declaração não detalha para quais órgãos foram desenvolvidas

as atividades, ficando desta forma prejudicado o atendimento à exigência. Da mesma que o Especialista em Transportes, as atividades descritas na declaração são aquelas da descrição sumária do Código Brasileiro de Ocupações - CBO 2513-05 (https://www.ocupacoes.com.br/cbo-mte/251305-geografo#google_vignette) e não comprova experiência verdadeiramente realizada pelo profissional.

De uma forma geral, o que se depreende da documentação e recurso apresentado pelo irresignado CONSÓRCIO GRAF-GARIN, é que as experiências no desenvolvimento das atividades apresentadas, não estão relacionadas e não seriam aderentes às exigências editalícias conforme o objeto do Lote 5 do presente EDITAL Nº 008/2024, deixando claro que a Comissão tomou a decisão correta quando inabilitou o CONSÓRCIO GRAF-GARIN.

[...]

3.2. Ao final requereu o improvidamento do recurso apresentado, mantendo-se a inabilitação do Consórcio GRAF-GARIN e manutenção da habilitação da empresa ECOPLAN Engenharia Ltda.

4. DA ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DE COMPETÊNCIA DA ÁREA TÉCNICA:

4.1. Prefacialmente, considerando que se trata de aspectos estritamente técnicos, cuja análise são de responsabilidade da unidade demandante, não compete à Comissão de Licitação manifestar-se acerca de seu conteúdo.

4.2. Cabe tão somente registrar que eventuais diligências na documentação técnica são realizadas mediante solicitação da unidade técnica, momento no qual a Comissão encaminha para o licitante a demanda, informando qual ou quais documentos serão diligenciados.

4.3. Para o presente Lote, a Comissão de Licitação não realizou nenhuma diligência junto à primeira colocada pela ausência do pedido da unidade técnica com relação à documentação cuja análise é de sua competência. Sobre esse ponto, as justificativas foram expedidas pela unidade técnica no Documento de Análise Técnica-GRAF CONSULTORIA EM ENGENHARIA (SEI nº 8605841). Com relação aos documentos cuja análise é de competência da própria Comissão, não houve necessidade de diligência.

4.4. A Superintendência de Projetos Espaciais de Aeroportuários da Diretoria de Planejamento e a Superintendência de Planejamento e Estudos de Transportes da Diretoria de Mercado e Inovação, por intermédio do Documento de Análise Técnica-GRAF CONSULTORIA EM ENGENHARIA (SEI nº 8605841), anuído pelos Diretores conforme Ofício 475 (SEI nº 8604289), em anexo, concluíram pelo INDEFERIMENTO DO RECURSO pelos fatos e fundamentos expostos no documento que segue em anexo.

5. DA CONCLUSÃO

5.1. Ante exposto, considerando as razões recursais, e contrarrazões, bem como a manifestação da unidade técnica responsável, conclui-se pelo **CONHECIMENTO** do presente recurso, para no mérito considerá-lo **IMPROCEDENTE**, mantendo-se a **HABILITAÇÃO** da empresa **ECOPLAN ENGENHARIA LTDA.**, CNPJ Nº 92.930.643/0001-52.

5.2. Tendo em vista a manutenção da decisão da Comissão de Licitação, encaminhe-se os autos à autoridade competente, para, se de acordo, ratificá-lo ou retificá-lo, nos termos do artigo 55 do RILC/Infra.

Maria Cecília Mattesco Caixeta
Presidente da Comissão de Licitação

Jaqueline Souto Mangabeira
Membro

Luciana Madeiro Ximenes
Membro

Portaria nº 102 (SEI nº 8384338)
Nota Técnica 9 (SEI nº 8071936)



Documento assinado eletronicamente por **Maria Cecília Mattesco Caixeta**, **Presidente de Comissão de Licitação**, em 19/07/2024, às 17:04, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **LUCIANA MADEIRO XIMENES**, **Membro de Comissão de Licitação**, em 19/07/2024, às 17:05, 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 **JAQUELINE SOUTO MANGABEIRA**, **Membro de Comissão de Licitação**, em 19/07/2024, às 17:08, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.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 **8601885** e o código CRC **274EB7B2**.

Referência: Caso responda este documento, indicar expressamente o Processo nº 50050.005498/2023-84

SEI nº 8601885



INFRA S.A.
ASSEMBLEIA GERAL
CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO
DIRETORIA EXECUTIVA
DIRETORIA DE PLANEJAMENTO
SUPERINTENDÊNCIA DE PROJETOS ESPECIAIS E AEROPORTUÁRIOS

Documento nº 8605841/2024/SUPEA-INFRA S.A./DIPLAN-INFRA S.A./DIREX-INFRA S.A./CONSAD-INFRA S.A./AG-INFRA S.A.

Brasília, na data da assinatura.

Processo nº 50050.005498/2023-84

Interessado: Superintendência de Projetos Especiais e Aeroportuários, Superintendência de Planejamento e Estudos de Transportes, Superintendência de Licitações e Contratos

ANÁLISE TÉCNICA

LRE Nº 08/2024 - LOTE 5

OBJETO: "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 no instrumento convocatório e seus anexos.

RECORRENTE:	GRAF CONSULTORIA EM ENGENHARIA
RECORRIDA:	ECOPLAN ENGENHARIA

Encerrada a sessão, sendo lavrada a Ata, foram registrados os seguintes prazos recursais:

- Recurso: até 08/07/2024;
- Contrarrazões: até 15/07/2024;
- Decisão da CPL: até 22/07/2024; e
- Decisão da Autoridade Superior: até 29/07/2024.

1.	DAS RAZÕES DA RECORRENTE
1.1.	O consórcio GRAF-GARIN não comprovou a Qualificação Técnica Operacional;
1.2.	O consórcio GRAF-GARIN não comprovou a Qualificação Técnica Profissional, à época da abertura do certame, dos seguintes indicados:
1.2.1.	Economista Sênior 2: Amanda de Souza Rodrigues;

- 1.2.2. Advogado Sênior: Ana Luiza Becker Salles;
- 1.2.3. Especialista em Transportes: Natália Tiemi Gomes Komoto; e
- 1.2.4. Especialista em Análise de Dados: Antônio Venicius dos Santos.
- 1.3. Em síntese, referiu-se a realização de diligência que deveria ter sido oportunizada à Recorrente, bem como refutou as razões de inabilitação técnica operacional e profissional consubstanciadas no Parecer nº 1/2024/SUPEA-INFRASA/DIPLAN-INFRASA/DIREX-INFRASA/CONSAD-INFRASA/AG-INFRASA (8518379).
- 1.4. Por fim, requereu o acolhimento das razões para considerar o consórcio formado pelas empresas GRAF e GARÍN, classificado em 1º (primeiro) lugar, como habilitado no Lote-5 do processo de licitação do Edital RLE nº 008/2024.

2. DAS CONTRARRAZÕES

- 2.1. Em sede de contrarrazões, a recorrida se manifestou tempestivamente, por intermédio do documento SEI nº 8596736, em síntese contestou a documentação comprobatória do Consórcio GRAF-GARIN, uma vez que desatendeu o instrumento convocatório que exigia Gerenciamento e/ou Supervisão e/ou Assessoria e/ou Consultoria de engenharia em projetos em Planejamento de Transportes, em que pelo menos 01 (um) projeto em escala regional (Estadual ou superior).
- 2.2. Alegou ainda que nenhum dos atestados apresentados se referem a “Planejamento de Transportes” e “Desenvolvimento de Estudos de Logística e Infraestrutura de Transportes”, os quais são exigência para a habilitação.
- 2.3. No que tange à qualificação técnica e profissional aduziu que as experiências no desenvolvimento das atividades apresentadas não estão relacionadas e não seriam aderentes às exigências editalícias, conforme o objeto do Lote 5 do edital em comento.
- 2.4. Ao final, requereu que sejam acolhidas as contrarrazões apresentadas, a improcedência do recurso interposto e, conseqüentemente, a manutenção da sua habilitação e homologação do certame, tendo em vista a comprovação da qualificação técnica operacional e profissional.

3. DA ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES PELA ÁREA TÉCNICA:

3.1. Quanto à oportunidade de diligência

- 3.1.1. Inicialmente, cabe esclarecer que a licitação não é um fim em si mesmo, constituindo-se rito procedimental para o cumprimento dos princípios administrativos afetos ao regime jurídico das contratações públicas, com o intuito de se promover a garantia constitucional da licitação, nos termos do artigo 37, XXI, da Constituição.
- 3.1.2. O procedimento licitatório se destina à convocação de interessados na apresentação de propostas, a fim de selecionar a que se revele mais conveniente e vantajosa em função de parâmetros antecipadamente estabelecidos e divulgados, assegurando a justa competição tanto do ponto de vista formal quanto material.
- 3.1.3. É sabido que a contratação não pode pautar-se em decisão contrária ao bom senso, sob pena de se configurar prejuízo aos objetivos da licitação e aos interesses e direitos dos próprios licitantes, em participar de um procedimento justo e transparente.
- 3.1.4. O procedimento licitatório tem que ser funcional à medida que observa os princípios e objetivos licitatórios, privilegiando-se não só as regras editalícias e o formalismo mínimo necessário, mas o objeto do certame e os princípios da isonomia e da competitividade.
- 3.1.5. A Lei nº 13.303/2016, no § 2º art. 56, preconiza que a empresa pública e a sociedade de economia mista poderão realizar diligências para aferir a exequibilidade das propostas ou exigir dos licitantes que ela seja demonstrada.
- 3.1.6. Porém pautando-se em ações que promovam relações íntegras e confiáveis, com segurança jurídica para todos os envolvidos, e que produzam o resultado mais vantajoso para a Administração, com eficiência, eficácia e efetividade nas contratações públicas, extrapola-se a lógica da Lei das Estatais realizando-se diligências destinadas ao esclarecimento de dúvidas geradas.
- 3.1.7. Cabe afirmar que a realização da diligência é um procedimento necessário e de interesse da

Administração Pública e, não necessariamente de interesse do licitante.

3.1.8. Contudo, o saneamento de erros ou falhas que não alterem a substância das propostas, dos documentos e sua validade jurídica, não tem o condão de extrapolar para os casos de ausência de documentos.

3.1.9. A diligência destina-se ao ato praticado, não sendo possível a inclusão de documentação que deveria ter sido originariamente apresentada, revelando-se um verdadeiro tratamento antiisonômico entre os participantes, uma espécie de prêmio para aquele que descumpriu uma regra do edital.

3.1.10. A diligência também pode ser usada para sanear dúvidas em relação às informações dos atestados de capacidade técnica, especialmente porque são documentos produzidos por terceiros, os quais muitas vezes já possuem um padrão de texto para emissão desses documentos.

3.1.11. Nesse sentido, ao constatar incertezas sobre o cumprimento de disposições legais ou editalícias, especialmente dúvidas que envolvam critérios e atestados que objetivam comprovar a habilitação das empresas em disputa, deve-se promover diligências para aclarar os fatos e confirmar o conteúdo dos documentos que servirão de base para a tomada de decisão da Administração.

3.1.12. Cabe reafirmar, nesse ponto, que a figura da diligência em processos licitatórios refere-se a uma etapa de solicitação de esclarecimentos, presumindo, portanto, sua pertinência no caso de dúvida nas informações prestadas na documentação de habilitação.

3.1.13. Não foi esse o caso para a Qualificação Técnica da Recorrente, tão pouco na Qualificação Profissional da equipe técnica apresentada, não fazendo sentido portanto, a solicitação de esclarecimentos haja vista a clareza das informações prestadas e a transparência exigida no edital do certame para esses pontos.

3.1.14. O acervo documental apresentado pela licitante não necessitava de qualquer esclarecimento ou complementação. Na verdade, a documentação apresentada não comprovou os quesitos estabelecidos e divulgados no instrumento convocatório.

3.1.15. Na trilha desse entendimento, oportunizar a apresentação de novos documentos revelar-se-ia uma premiação à recorrente, um tratamento excepcional em detrimento das demais concorrentes, pelo descumprimento das regras editalícias.

3.1.16. Nesse sentido, afasta-se qualquer alegação de tratamento diferenciado pela Infra S.A. com qualquer participante do certame, uma vez que o instituto da diligência se faz necessário para aclarar uma eventual dúvida, não sendo uma etapa adicional para apresentação de novas informações, que neste caso sim, seria um tratamento que afronta o princípio da isonomia.

3.1.17. O recurso apresentado revela-se, portanto em clara insatisfação da recorrente com o resultado da disputa.

3.2. **Quanto a desclassificação do consórcio**

3.2.1. A Recorrente montou uma estratégia de defesa baseando-se nas alegações do Parecer nº 1/2024/SUPEA-INFRASA/DIPLAN-INFRASA/DIREX-INFRASA/CONSAD-INFRASA/AG-INFRASA (8518379) e, afirmando, segundo interpretações da própria Recorrente:

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

3.2.2. Trazidas as argumentações e elementos apresentados pela Recorrente nesta seção do documento, a mesma conclui:

- 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.

3.2.3. Analisados os argumentos apresentados seguem as considerações dessa equipe técnica:

3.2.4. Quanto ao ponto i. resta esclarecer que em nenhum momento a equipe técnica da Infra S.A.

questiona ou contesta que os portos ou, de forma genérica, as instalações portuárias não são infraestruturas de transportes ou que não são elementos de grande relevância na logística de cargas considerando o Sistema de Transportes.

3.2.5. De forma objetiva, nos termos do Edital RLE nº 08/2024 (8384586), foi avaliado se, o caso concreto de cada atestado apresentado refere-se especificamente a um estudo de planejamento de transportes, entendido como um caminho metodológico que integre planejamento, acompanhamento e avaliação de um Sistema de Transportes num único processo, coerente e efetivo, adequado ao paradigma de orientação a resultados^[1].

3.2.6. Nesse sentido, assevera-se que os atestados apresentados pela Recorrente, embora afetos à infraestrutura de transportes e a logística, não contempla o planejamento de um Sistema de Transportes para a movimentação de mercadorias e pessoas. E, portanto, os atestados apresentados não comprovam a experiência exigida em edital para Gerenciamento e/ou Supervisão e/ou Assessoria e/ou Consultoria de engenharia em projetos em Planejamento de Transportes. Estudos de desestatização, análises de demanda de Portos e planos de desenvolvimento de terminais portuários não atendem ao estipulado no Edital RLE nº 08/2024 (8384586).

3.2.7. Essa visão é particularmente importante para o certame em apreço, pois um estudo de Planejamento de Transportes tem exatamente esse condão que integra o planejamento, em nível estratégico e nível tático, acompanhamento e avaliação de um Sistema de Transportes. Razão pela qual foi requerido para execução dos serviços alguém que detenha expertise de execução desse serviço de forma completa, e não apenas de uma parte ou porção de um Sistema de Transportes, como inclusive mencionado pela Recorrente.

3.2.8. Quanto ao ponto ii. resta aclarar que existe uma confusão de conceitos por parte da Recorrente entre área de influência e escala de análise.

3.2.9. Em toda a argumentação trazida pela Recorrente há um destaque em afirmar que a área de influência dos portos (ou terminais portuários) extrapola o limite físico da área portuária e, nos casos dos Portos Organizados de Santos, Paranaguá, São Sebastião tem uma área de influência de abrangência que compreendem vários Estados da Federação.

3.2.10. Quanto a esse aspecto não há discussão que portos dessa magnitude tem uma zona de influência ampla, com uma hinterlândia que pode abranger várias regiões do Brasil. No entanto, o que se quer com as exigências do Edital RLE nº 08/2024 (8384586) relaciona-se com a escala de análise de um Sistema de Transportes.

3.2.11. Para aclarar esse conceito utilizaremos o exemplo do próprio Porto de Santos que, mesmo detendo o posto de porto mais relevante da América do Sul, com uma área de influência que abrange várias regiões do Brasil, este porto é uma parte (um nó) do Sistema de Transportes do Estado de São Paulo, que é um sistema muito mais abrangente, com mais modos de transportes abarcados e por conseguinte mais complexo. Quando saímos de uma visão de uma infraestrutura como um hub logístico como o Porto de Santos, para uma escala regional, como o Estado de São Paulo, por óbvio verifica-se o incremento de relações e complexidade quando se trata de movimentação de cargas e de pessoas, pelos diversos modos de transportes (rodoviário, ferroviário, hidroviário, dutoviário, aeroviário).

3.2.12. Reforçando esse olhar, quando debruçados em um estudo de planejamento portuário, as infraestruturas fora da hinterlândia perdem relevância, como por exemplo planejar a substituição de uma travessia de balsa por uma ponte em um município do interior do Estado, em uma região sem produção de produtos para exportação ou consumo significativo de produtos importados, e neste exemplo claramente essa infraestrutura não estaria contemplada no planejamento do porto. Todavia, numa visão sistêmica de um planejamento de transportes, a implantação dessa mesma infraestrutura (ponte) pode ter relevância especial em uma visão de melhoria de vida da população e sua integração com as demais regiões próximas, e, portanto, o instrumento de planejamento de transportes poderia priorizar a construção dessa infraestrutura como uma ação importante dentro de uma visão de política pública.

3.2.13. É esse olhar holístico, sistêmico em nível estratégico, tático e operacional que se buscou com a definição das qualificações técnicas do certame licitatório, buscando um parceiro que comprovadamente demonstre sua efetiva participação no planejamento de transportes em nível de complexidade e em escala regional (Estadual ou superior).

3.2.14. Essa mesma lógica vale como raciocínio para os demais atestados de estudos portuários apresentados pela Recorrente, como os portos de Paranaguá, São Sebastião, Antonina, São Francisco do Sul, terminal MAC11, terminais de contêineres e etc., que servem para outros fins, mas não comprovam a experiência exigida em edital para Gerenciamento e/ou Supervisão e/ou Assessoria e/ou Consultoria de engenharia em projetos em Planejamento de Transportes.

3.2.15. A Recorrente, ainda que não tenha apresentado atestados que comprovem a expertise na elaboração de estudos de Planos Mestres Portuários, trouxe uma comparação de similaridade de complexidade e abrangência entre estes instrumentos e um Plano Estadual de Logística e Transporte que, no entanto, também merece a devida justa comparação conceitual.

3.2.16. Embora os estudos de planejamento portuário, como os Planos Mestres, compartilhem algumas características com um Plano Estadual de Logística e Transporte (PELT), é importante reconhecer as diferenças significativas em termos de escopo, abrangência e complexidade que distinguem esses dois tipos de planejamento:

3.2.16.1. Escala e Abrangência Geográfica:

3.2.16.1.1. Planos Mestres Portuários (PMP): focados em áreas geográficas relativamente restritas, limitadas aos complexos portuários nos termos da legislação brasileira (englobando os Portos Organizados). Eles lidam principalmente com a infraestrutura e operações dentro dos limites do complexo e a integração com modais de transporte nas imediações.

3.2.16.1.2. Plano Estadual de Logística e Transporte (PELT): Abrange toda a infraestrutura de transporte de um estado, incluindo rodovias, ferrovias, hidrovias, dutovias, portos, terminais ferroviários, terminais rodoviários, portos secos e aeroportos, o que implica em uma área geográfica muito mais ampla e uma rede de transporte mais complexa. A necessidade de coordenar infraestruturas e políticas de transporte em um estado inteiro, integrando várias regiões e considerando diferentes demandas locais, é uma tarefa significativamente mais complexa.

3.2.16.2. Complexidade da Integração Modal:

3.2.16.2.3. PMP: Embora envolva a integração com outros modos de transporte, o foco principal é na eficiência das operações portuárias e na interface imediata com modais terrestres próximos, como estradas e ferrovias que servem diretamente ao porto.

3.2.16.2.4. PELT: Necessita de uma coordenação extensa entre todos os modos de transporte (rodoviário, ferroviário, dutoviário, aéreo e aquático) em uma escala muito maior. A intermodalidade em um estado envolve a harmonização de políticas, infraestrutura e operações em um nível muito mais amplo e diversificado, englobando uma vasta rede de transporte e logística.

3.2.16.3. Diversidade de Stakeholders e Impacto:

3.2.16.3.5. PMP: Os *stakeholders* incluem operadores portuários, autoridades portuárias, empresas de transporte marítimo, governos locais e, em menor grau, comunidades locais.

3.2.16.3.6. PELT: Inclui uma gama muito mais ampla de *stakeholders*, como departamentos estaduais de transporte, empresas de transporte e logística em diversas modalidades, governos locais e regionais, comunidades de todo o estado, e uma variedade de setores econômicos. As decisões tomadas em um PELT podem ter implicações em toda a economia estadual e na vida cotidiana de todos os seus habitantes.

3.2.16.4. Impacto Econômico e Social:

3.2.16.4.7. PMP: Concentra-se no impacto econômico local e nas operações portuárias, com efeitos significativos nas economias locais e no comércio internacional, mas de forma mais localizada.

3.2.16.4.8. PELT: Tem um impacto direto e abrangente na economia estadual, no desenvolvimento regional e na mobilidade da população. As políticas e projetos incluídos em um PELT têm o potencial de transformar a economia de um estado inteiro, afetando todos os setores e a qualidade de vida da população.

3.2.16.5. Diversidade de Infraestruturas:

3.2.16.5.9. PMP: Envolve a infraestrutura portuária específica, como terminais de carga, armazéns, retroárea e instalações de manobra.

3.2.16.5.10. PELT: Inclui uma diversidade de infraestruturas de transporte, como estradas, ferrovias,

aeroportos, portos, hidrovias, e terminais intermodais. Cada tipo de infraestrutura tem suas próprias demandas de planejamento, manutenção, expansão e modernização, tornando o PELT muito mais multifacetado.

3.2.17. Urge destacar que a Infra S.A., como empresa Estatal vinculada ao Ministério dos Transportes, tem expertise nos dois casos específicos pois é responsável atualmente pela elaboração do 5º Ciclo de Planos Mestre, bem como responsável pela elaboração dos instrumentos de planejamentos decorrentes do Planejamento Integrado de Transportes – PIT (instituído pelo DECRETO Nº 12.022, DE 16 DE MAIO DE 2024) o qual engloba a elaboração do Plano Nacional de Logística e dos Planos Setoriais de Transportes nos seus variados modos. Nesse sentido a Empresa enxerga com nitidez e transparência a diferença entre esses diferentes instrumentos, que inclusive estão em diferentes níveis de planejamento.

3.2.18. Na própria figura trazida à página 20 do recurso da Recorrente, advinda do Relatório do PNL 2035 nota-se que os PMPs não se encontram contemplados, seja no nível estratégico, seja no nível tático de planejamento.

3.2.19. Nesse sentido reforça-se que a obrigação de exigir qualificação técnica profissional requerida mostra-se diretamente relevante e necessária para atingir o objetivo da licitação, em linha com o Acórdão 222/2013-Plenário mencionado pela Recorrente o qual traz que:

"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."

3.3. Quanto à Capacidade Técnica Operacional

3.3.1. Nesse ponto a Recorrente trouxe de forma individualizada as argumentações afetas a cada uma das atestações, as quais seguem as análises dos argumentos trazidos afetos aos:

"Os atestados nº 1 e 2 (páginas 1 a 8):

(...)

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."

3.3.1.1 Cabe esclarecer que um estudo de desestatização não se enquadra como um estudo de planejamento de transportes, conforme os apontamentos já trazidos nos itens 3.2.1 a 3.2.14, que também trazem esclarecimentos acerca da diferença de conceitos entre relevância e escala de análise.

*"Em relação às atestações que têm como contratante a **QUADRA GESTÃO DE RECURSOS S.A.**, páginas 9-15*

(...)

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."

3.3.1.2 Cabe esclarecer que um estudo de análise de demanda do Porto e suas operações ferroviárias não se enquadra como um estudo de planejamento de transportes, conforme os apontamentos já trazidos nos itens 3.2.1 a 3.2.14, que também trazem esclarecimentos acerca da diferença de conceitos entre relevância e escala de análise.

"O atestado da Origem S.A., páginas 19-20

(...)

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

3.3.1.3 Cabe esclarecer que um plano de desenvolvimento do terminal portuário, assim como elaboração de plano básico de implantação (PBI) e plano de transferência operacional (PTO) não se enquadram como um estudo de planejamento de transportes, conforme os apontamentos já trazidos nos itens 3.2.1 a 3.2.14, que também trazem esclarecimentos acerca da diferença de conceitos entre relevância e escala de análise.

3.4. Qualificação Técnica Profissional

3.4.1. A exigência de qualificação técnica visa constituir garantia mínima suficiente para que o futuro contratado demonstre, previamente, capacidade para cumprir as obrigações contratuais.

3.4.2. No caso vertente, ficou demonstrado no Parecer 1 de Habilitação LOTE 05 SUPEA SUPET (8518379) que a licitante descumpriu as regras do Termo de Referência, não sendo o caso de solicitar diligência, uma vez que não houve dúvida quanto aos documentos apresentados. A licitante apenas não apresentou os documentos pertinentes ou os apresentou em discordância aos preceitos editalícios, como abaixo demonstrados.

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

3.4.2.1.11. Requereu-se para o profissional em tela graduação em Estatística, Matemática, Ciência de Dados ou Ciência da Computação com Especialização em Análise de Dados e 2 anos de experiência em análise de dados e estatística.

3.4.2.1.12. A licitante não comprovou que o profissional detinha especialização em Análise de Dados. No acervo documental do profissional Antônio Venicius dos Santos, a especialização comprovada foi Doutorado em Engenharia Civil (pág. 3 do arquivo Vinicius Atestações Compilado).

3.4.2.1.13. Desta feita, o profissional não apresentou e comprovou a qualificação exigida no instrumento convocatório, uma vez que o diploma apresentado contrariou a qualificação mínima prescrita no item 5.11.d do Termo de Referência.

3.4.2.2. **Economista Sênior 2 (Amanda Rodrigues)**

3.4.2.2.14. Os atestados apresentados às fls. 7 a 80 (Atestações Compilado-Amanda Rodrigues.pdf) não comprovam o desenvolvimento de projetos relacionado à infraestrutura logística e de transportes, contrariando a lógica editalícia, devendo, portanto, serem desconsiderados em sua integralidade.

3.4.2.3. **Advogada (Ana Luiza Becker Salles)**

3.4.2.3.15. Os documentos apresentados pela profissional não se prestam a comprovar a qualificação exigida para o desempenho dos trabalhos.

3.4.2.3.16. A mera alegação de sigilo profissional não merece prosperar, tendo em vista que a qualificação profissional pode ser atestada sem que haja divulgação das informações confidenciais do cliente.

3.4.2.3.17. No que tange aos demais documentos, a apresentação das nomeações no Diário Oficial da União, assim como a mera alegação de que a profissional ocupou diversas posições de relevância no setor público não se prestam a comprovar a efetiva experiência exigida no item 5.1.11 do Termo de Referência.

3.4.2.4. **Especialista em Transportes (Natália Tiemi Gomes Komoto)**

3.4.2.4.18. Para o especialista em transportes exigiu-se graduação em Engenharia, Economia ou Administração com Mestrado ou Especialização em Logística e Transportes.

3.4.2.4.19. A profissional apresentada é Bacharel em Economia, com o mestrado em Economia, descumprindo, portanto, as condições de participação no procedimento licitatório.

3.4.2.4.20. É certo que Mestrado ou Especialização em Logística e Transportes não pode se confundir com o Mestrado em Economia. Assim a profissional não cumpre o requisito disposto no Termo de Referência.

3.4.2.4.21. Aceitar o acervo documental apresentado para a qualificação técnica profissional ofenderia o princípio da vinculação ao instrumento convocatório, maculando a legalidade do processo seletivo, uma vez que poderia se revelar vantagem desproporcional e desarrazoada à Recorrente.

3.5. **Inexequibilidade da Proposta**

3.5.1. Resta ainda ressaltar que não houve qualquer presunção de inexequibilidade da proposta, pois, no Parecer nº 1/2024/SUPEA-INFRASA/DIPLAN-INFRASA/DIREX-INFRASA/CONSAD-INFRASA/AG-INFRASA (8518379), sugeriu-se a solicitação de diligências junto à empresa quanto ao item de orçamento, algo que não foi mencionado pela Recorrente.

3.5.2. O certo é que qualquer solicitação de diligência afeta ao orçamento perde o seu objeto tendo em vista a desclassificação nos quesitos de qualificação, pelo seu flagrante descumprimento editalício.

4. **CONCLUSÃO**

4.1. Por todo o acima exposto, o recurso apresentado não merece prosperar devendo a Recorrente

ser inabilitada no presente procedimento licitatório, mantendo-se a habilitação da segunda colocada, tendo em vista a comprovação da qualificação técnica operacional e profissional.

DANIEL KLINGER VIANNA
Superintendente de Planejamento e
Estudos em Transporte

**CÍCERO RODRIGUES DE MELO
FILHO**
Superintendente de Projetos Especiais e
Aeroportuários

[1] MAGALHÃES, M. T. Q.; YAMASHITA, Y. (2009). Repensando o Planejamento (*Rethinking the Planning Process*). Textos para Discussão - CEFTRU, v. 04, p. 1-30.



Documento assinado eletronicamente por **Daniel Klinger Vianna, Superintendente de Planejamento e Estudos de Transporte**, em 17/07/2024, às 15:59, 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 **CÍCERO RODRIGUES DE MELO FILHO, Superintendente de Projetos Especiais e Aeroportuários**, em 17/07/2024, às 16:01, 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 **8605841** e o código CRC **7AC46E7A**.



Referência: Processo nº 50050.005498/2023-84



SEI nº 8605841

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

OFÍCIO Nº 475/2024/ASSDIPLAN-INFRASA/DIPLAN-INFRASA/DIREX-INFRASA/CONSAD-INFRASA/AG-INFRASA

Brasília, na data da assinatura.

À Diretoria de Administração e Finanças
C/c à Superintendência de Licitações e Contratos,

Ass: Consultoria Técnica Especializada. Análise Técnica. Lote 5.

Senhora Diretora,

1. Trata-se de contratação de pessoa jurídica 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, conforme as especificações e as condições constantes nos Projetos Básicos.

2. Instados quanto à fase de análise estritamente técnica dos Recursos e subsequentes Contrarrazões, mediante os seguintes documentos: Ofício 104 Envio dos recursos - Lote 5 (8574487) e Ofício 106 Envio Contrarrazões - Lote 5 (8596750), apresentamos a seguinte manifestação:

a) Documento de Análise Técnica- GRAF Consultoria em Engenharia (8605841)

3. Deste modo, e em atenção ao Despacho 81 (8582485), constante do 50050.006958/2023-91, encaminhamos com a aprovação do respectivos Diretores setoriais.

Atenciosamente,

CRISTIANO DELLA GIUSTINA

**DIRETOR DE PLANEJAMENTO
INOVAÇÃO**

MARCELO VINAUD PRADO

DIRETOR DE MERCADO E



Documento assinado eletronicamente por **Cristiano Della Giustina, Diretor de Planejamento**, em 17/07/2024, às 18:19, 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 17/07/2024, às 18:28, 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?](https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0)
[acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0](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 **8604289** e o código CRC **9D0D96AF**.



Referência: Processo nº 50050.005498/2023-84



SEI nº 8604289

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