

## **ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR**

### **1. DO OBJETIVO**

1.1. Este documento tem como objetivo apresentar os principais elementos necessários à contratação de serviços técnicos especializados para auxiliar a INFRA S.A. na elaboração de estudos para estruturação e consolidação de projetos de concessões rodoviárias.

1.2. Os serviços técnicos especializados incluem a contratação de pessoa jurídica para assessoria técnico-operacional, econômico-financeira, jurídico-institucional e mercadológica para fins de desenvolvimento dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) de concessões de rodovias federais, com extensão total aproximada de 947,6 quilômetros, conforme especificado a seguir:

GRUPO ÚNICO	
LOTE 1 Extensão total: 947,6 km Abrange o trecho concedido à ECO101	Rodovia BR-101/ES: Entroncamento BR-262(A) (Complexo Rodoviário) ao Entroncamento BR-262(B)/ES-471
	Rodovia BR-101/ES: Divisa BA/ES a Divisa ES/RJ
	Rodovia BR-101/BA: Entroncamento BA-698 (P/Mucuri) a Divisa BA/ES
	Rodovia BR-262/ES: Entroncamento BR-101(B) ao Final da ponte S/Rio José Pedro (Divisa ES/MG)
	Rodovia BR-259/ES: Entroncamento BR-101 (João Neiva) a Divisa ES/MG
	Rodovia BR-259/MG: Divisa ES/MG ao Entroncamento BR-116/451
	Rodovia BR-381/MG: Entroncamento BR-259(B) (Entroncamento Avenida Minas Gerais – Governador Valadares) ao Entroncamento BR-116/451 (Governador Valadares)
	Rodovia BR-262/ES: Entroncamento BR-447 ao Entroncamento BR-101(A) (Complexo Rodoviário)
	Rodovia BR-101/ES: Entroncamento BR-101 (Início Contorno de Iconha) ao Entroncamento BR-101 (Fim Contorno de Iconha)

### **2. BREVE HISTÓRICO**

2.1. Por meio do Ofício nº 402/2022/GAB-SFPP/SFPP (SEI 6757072), de 23 de agosto de 2022, a Secretaria de Fomento, Planejamento e Parcerias (SFPP) do Ministério da Infraestrutura solicitou a inclusão na programação de estudos a cargo INFRA S.A. os seguintes trechos rodoviários:

1. Trata-se do Ofício nº 2444/2022/SNTT (SEI 6757046), que faz referência à Nota Técnica nº 20/2022/CGOR/DTROD/SNTT (SEI nº 5942171), de 04 de agosto de 2022, do Departamento de Transporte Rodoviário (DTROD) da Secretaria Nacional de Transportes Terrestres, para que os trechos rodoviários da BR-101/ES, compreendidos entre o entroncamento da rodovia estadual BA-698 (acesso à cidade de Mucuri/BA) e a divisa dos estados do Espírito Santo e do Rio de Janeiro, atualmente administrados pela ECO101 Concessionária de Rodovias S. A., por ocasião do requerimento de relicitação protocolado na ANTT pela concessionária, sejam incluídos na programação de contratação de estudos para

concessão por parte da Empresa de Planejamento e Logística S. A. – EPL.

2. O documento sugere, ainda, a inclusão de novos trechos, quais sejam a Rodovia BR262/ES, compreendido entre o entroncamento com a rodovia BR-101/ES e a divisa com o estado de Minas Gerais e a Rodovia BR-259/ES/MG, compreendido entre o entroncamento com a rodovia BR101/ES e a cidade de Governador Valadares/MG.

### 3. DA JUSTIFICATIVA E NECESSIDADE DE CONTRATAÇÃO

3.1. Ao acolher a solicitação do Ministério da Infraestrutura, a INFRA S.A. atua na qualidade de uma empresa pública federal, criada pela Lei nº 12.404/2011, vinculada ao Ministério da Infraestrutura por força do Decreto nº 10.368/2020, e integrante da Administração Pública por força do Decreto-Lei nº 200/1967. Entes da Administração Pública, como não poderia deixar de ser, estão vinculados a uma série de diplomas normativos que, olhados de maneira holística, permitem inferir seus traços estruturais, funcionalmente sujeitos ao interesse público, isto é, vinculados aos objetivos do Estado brasileiro. Como empresa estatal que é, a INFRA S.A. é “coadjuvante de misteres estatais”:

O traço nuclear das empresas estatais, isto é, das empresas públicas e sociedades de economia mista, reside no fato de serem coadjuvantes de misteres estatais. Nada pode dissolver este signo insculpido em suas naturezas. Dita realidade jurídica representa o mais certo norte para a inteligência destas pessoas. Consequentemente, aí está o critério retor para interpretação dos princípios jurídicos que lhes são obrigatoriamente aplicáveis, pena de converter-se o *acidental* – suas personalidades jurídicas de Direito Privado – em essencial, e o essencial – seu caráter de sujeitos auxiliares do Estado – em *acidental*.

3.2. Entre os normativos que organizam a estrutura de empresas públicas, podem-se citar o próprio Decreto-Lei nº 200/1967, a Lei nº 12.527/2011, a Lei nº 4.717/1965, o Decreto nº 99.955/1990, a Lei nº 6.404/1976 e a Lei nº 13.303/2016. Esses diplomas delimitam o quadro geral em que as atividades de uma empresa pública são desempenhadas, imputando a ela comandos fundamentalmente relacionados à forma de exercício da atividade econômica, sua submissão a regras de planejamento, descentralização administrativa, controle e transparência de seus atos de gestão. As empresas públicas atuam, portanto, como parte integrante da Administração Pública, desempenhando funções típicas de Estado.

3.3. Nesse sentido, empresas estatais são verdadeiros instrumentos de ação do Estado, e seu caráter de pessoa jurídica de direito privado lhes capacita e se torna um diferencial para que desempenhem funções que os próprios entes administrativos do Estado nem sempre podem atender com a eficiência típica de uma empresa:

Com essa armadura elas se externam como pessoas jurídicas de direito privado, a despeito de, entre seus sócios ou acionistas, encontrarem-se a agir por elas, a falar por elas pessoas jurídicas de direito público interno - a União, os Estados, os Municípios, com poderes tais e tantos, que é a vontade destas que através delas se externa para a realização de serviços de interesse da coletividade social.

3.4. Dentro desse quadro funcional, as empresas públicas se submetem aos comandos expressos na Constituição Federal, nomeadamente **(i)** aos princípios constitucionais do artigo 37, **(ii)** aos comandos finalísticos dos artigos 3º, 170 e 219, **(iii)** aos artigos 174, 165 e 21, IX, que determinam a obrigatoriedade da atividade de planejar para o atingimento de tais fins e **(iv)** aos artigos 175 e 173, por meio dos quais o Estado poderá atuar tendo empresas estatais como formas empresárias para prestação de serviços públicos ou para o desenvolvimento de atividades econômicas em sentido estrito.

3.5. Não restam dúvidas, portanto, de que a tarefa de estruturar projetos de concessão no setor de logística e transportes é uma das atividades que a INFRA S.A., justificadamente e legitimamente, deve exercer sob diretriz do Ministério da Infraestrutura, nos termos dos artigos 4º, II, e 5º, X, de seu Estatuto Social.

3.6. Ademais, a concessão desses segmentos rodoviários se mostra estratégica para o planejamento do desenvolvimento do setor de logística e transportes, integrando importantes regiões urbanas e rotas logísticas estratégicas. Nota-se, nesse sentido, que o planejamento do setor de logística e transportes é obrigatório à Administração Pública nos termos dos artigos 174 e 175 da Constituição Federal e pode englobar, como um de seus tantos instrumentos, a delegação de trechos rodoviários à iniciativa

privada, a critério da União.

3.7. Dada a diretriz pelo Ministério da Infraestrutura – órgão supervisor da INFRA S.A., conforme visto acima –, cabe à empresa estatal o seu cumprimento, no âmbito de suas atribuições legais.

3.8. Outrossim, cumpre assentar que a INFRA S.A. não dispõe dos recursos necessários à realização de todo o escopo dos estudos internamente. Há diversas atividades de cunho técnico, especialmente ligadas a **levantamentos de campo** (v.g. contagens, pesquisa origem-destino, preferência declarada, cadastros de engenharia) e a **áreas muito específicas da engenharia** (v.g. estrutura, desenho técnico, geotecnia, drenagem, operação rodoviária), que demandam equipamentos e mão de obra que a INFRA S.A. não detém no momento.

3.9. Mesmo no que tange às demais atividades de engenharia, modelagem de tráfego, modelagem econômico-financeira e modelagem de jurídica, diante do volume de informações que deverão ser processadas e tratadas, impõe-se, quando menos, a contratação de apoio de terceiros com vistas à boa execução.

3.10. Naturalmente, a execução de atividades de terceiros não prescinde do acompanhamento, coordenação e validação da INFRA S.A. Os quadros da área-fim da empresa, entre técnicos altamente especializados, todos com nível superior e muitos pós-graduados em suas respectivas áreas de conhecimento, estão à altura do desafio proposto pelo MINFRA.

3.11. Ademais, a contratação terá o condão de gerar relevantes ganhos de escala. Além dos requisitos técnicos dos serviços objeto da contratação, há de se atentar aos aspectos logísticos e operacionais dos trabalhos. Nesse ponto, grande parte dos serviços contratados demanda a realização de trabalhos *in loco* e com uma quantidade significativa de mão-de-obra, bem como de reuniões em Brasília. Assim, aproveitar a estrutura de empresas com atuação local ou nacional pode trazer ganhos de produtividade para o projeto e reduzir os custos com deslocamentos, com possibilidade de utilização dos mesmos profissionais em mais de um serviço.

3.12. Deve-se, ainda, considerar a melhor utilização dos quadros da INFRA S.A. especializados no setor rodoviário. Além dessa futura contratação, cabe destacar que a equipe também é responsável pelos estudos de diversas outras rodovias federais. Assim, o deslocamento dos profissionais para atividades como, por exemplo, coleta de dados *in loco*, realização de inventários e de laudos de equipamentos por longo período de tempo seria um risco para o cronograma de concessões estabelecido pelo MINfra. Além disso, considera-se que a expertise dos profissionais será melhor empregada nas atividades de supervisão do trabalho dos contratados mediante reuniões de alinhamento, acompanhamento do cronograma de trabalhos e gestão do contrato de prestação de serviço firmado com a contratada. Com base nas informações coletadas por meio da contratação, a equipe da INFRA S.A. realizará as análises necessárias para aprovação da versão final dos estudos.

3.13. Justifica-se, assim, a contratação ora proposta.

## 4. REQUISITOS DA CONTRATAÇÃO

4.1. A definição dos requisitos técnicos da contratação depende da complexidade dos serviços a serem prestados e da não limitação da competição no certame. Assim, buscaram-se parâmetros objetivos para a qualificação técnica das licitantes, conforme será exaustivamente demonstrado a seguir.

## 5. QUALIFICAÇÃO TÉCNICA DA LICITANTE

5.1. Em linha com a Súmula nº 263 do TCU, as exigências para qualificação técnica da licitante foram divididas a partir das frentes necessárias para elaboração de um EVTEA rodoviário, consideradas parcelas de maior relevância e valor significativo do objeto da licitação e, ainda, restringiram-se a aspectos de qualificação técnica e econômica indispensáveis à garantia do cumprimento das obrigações do futuro contrato: (i) estudos de tráfego, (ii) estudos de engenharia, (iii) modelo econômico-financeiro, (iv) modelagem jurídica e (v) estudos ambientais.

5.1.1. Em relação aos **estudos de tráfego**, definiu-se como critério mínimo a comprovação de uma experiência no setor de concessões rodoviárias com extensão mínima de 350km em elaboração de estudo de demanda ou de tráfego de rodovias com ou para pedagiamento dos usuários, no Brasil ou exterior, comprovando a realização de projeção de demanda por um prazo mínimo de 15 (quinze) anos.

5.1.2. Em relação aos **estudos de engenharia**, definiu-se como critério mínimo a comprovação de registro regular no **CREA** e uma experiência no setor de concessões rodoviárias com extensão mínima de **350km** em elaboração de projeto de engenharia ou estudo de engenharia para EVTEA, no Brasil ou no exterior, e elaboração de especificação e de orçamento de modelo operacional para um EVTEA, concessão, no Brasil ou no exterior.

5.1.3. Em relação ao **modelo econômico-financeiro**, definiu-se como critério mínimo a comprovação de uma experiência em elaboração de avaliação econômico-financeira para a estruturação de projeto de desestatização para a Administração Pública Direta ou Indireta no Brasil, cujo valor estimado dos investimentos tenha sido igual ou superior a **R\$ 1.000.000.000,00** (um bilhão de reais), contendo, em seu escopo, o desenvolvimento de projeção do fluxo de caixa do negócio.

5.1.4. Em relação à **modelagem jurídica**, definiu-se como critério mínimo a comprovação de registro regular na **OAB** e uma experiência de assessoria jurídica na estruturação de projeto de desestatização de rodovias, portos, ferrovias, aeroportos ou metrô para a Administração Pública Direta ou Indireta, incluindo minutas de editais e contratos, estudos de viabilidade jurídica, estruturação de modelagem e outras atividades necessárias à finalização do projeto, no Brasil, cujo valor estimado dos investimentos tenha sido igual ou superior a **R\$ 1.000.000.000,00** (um bilhão de reais).

5.1.5. Em relação aos **estudos ambientais**, definiu-se como critério mínimo a comprovação de pelo menos 1 (uma) experiência na elaboração de estudos socioambientais em projetos de infraestrutura de transportes ou em empreendimentos lineares (linhas de transmissão de energia), com extensão mínima de **350 km** (trezentos e cinquenta quilômetros), contendo, em seu escopo, inventário de passivos socioambientais, relatório de diretrizes e estratégias de licenciamento ambiental do projeto, e relatório que subsidie CAPEX e OPEX socioambientais.

5.2. Vê-se, assim, que os principais requisitos são **(i)** para os estudos de tráfego, engenharia e ambiental, uma experiência em projetos com extensão mínima de **350km**; e **(ii)** para o modelo econômico-financeiro e modelagem jurídica, uma experiência em **projetos de desestatização** com valor de investimento igual ou superior a **um bilhão de reais**.

5.3. Nos termos do projeto básico, ainda, as licitantes poderão somar até quatro atestados por Grupo para a comprovação da extensão mínima ou dos valores estimados dos investimentos descritos, desde que pelo menos um desses atestados, conforme o caso, comprove experiência em concessões rodoviárias com extensão mínima de **200 km** ou valor estimado de investimentos de **R\$ 500 milhões**.

5.4. Essas extensões mínimas requeridas (350 km e 200 km) contribuem para o aumento da competitividade do certame, já que, simultaneamente, exigem experiência prévia das licitantes em projetos tecnicamente complexos e não restringem injustificadamente a competição, o que poderia ocorrer no caso de exigência de atestados de 1.000 km, por exemplo (cerca de metade da extensão média total). Ademais, é relevante ressaltar que o critério adotado está alinhado à jurisprudência do Tribunal de Contas da União (TCU), que permite exigir atestado de capacidade técnica em até 50% do quantitativo dos serviços que se pretende contratar. Destaca-se, inclusive, que a exigência mínima de 200 km é menor do que o menor lote rodoviário a ser estudado (BR-101/RJ, com 322,1 quilômetros de extensão). Entendeu-se, assim, que está justificada a proibição do somatório ilimitado de atestados, nos termos do Acórdão nº 849/2014 da Segunda Câmara/TCU, do Acórdão nº 1.052/2012-Plenário/TCU e do Acórdão nº 1.101/2020-Plenário/TCU.

5.5. Nesse ponto, ainda, cabe destacar que a complexidade do objeto a ser licitado deriva de sua dimensão quantitativa. Elaborar estudos de concessão rodoviárias para lotes com cerca de 2.000 km não é o mesmo que elaborar estudos para um lote de 100 km, como será exaustivamente demonstrado a seguir, para cada uma das parcelas de maior relevância desta contratação, para as quais definiram-se os quantitativos mínimos referidos.

5.6. Quanto aos *estudos de tráfego*, a maior extensão de um segmento rodoviário implica maior complexidade do estudo. Há diferentes perfis de tráfego, rotas alternativas e concorrentes, rotas de fuga, mais trechos urbanos, heterogeneidade de terrenos e maior demanda por levantamentos em campo. Tudo isso impacta diretamente a complexidade da modelagem de tráfego e os níveis de serviço.

5.7. Em relação aos *estudos de engenharia*, releva destacar que, quanto a maior extensão do trecho, maior o número de obras, dispositivos e OAEs a serem estudados para construção e/ou recuperação.

Há diferentes perfis de terreno, diferentes características geomorfológicas, com impactos na engenharia e maior necessidade de cadastros e levantamentos em campo, o que redundava em maior complexidade operacional (praças de pedágio, bases operacionais, veículos, monitoramento etc).

5.8. Em relação aos *estudos ambientais*, a maior extensão dos empreendimentos implica diferentes características de fauna e flora e, assim, aumenta complexidade dos estudos (levantamentos de campo, caracterização do meio físico e biótico, desapropriações etc.) e maior magnitude de intervenções necessárias para o licenciamento ambiental do empreendimento.

5.9. Quanto à *modelagem econômico-financeira* e *modelagem jurídica*, o valor dos investimentos demandados é um critério objetivo capaz de aferir a magnitude do projeto em geral, o que também dialoga com a complexidade das questões colocadas a prova nessas disciplinas. Para a modelagem econômico-financeira, maiores investimentos representam maior complexidade da planilha da modelagem, com diferentes fontes de receita, itens capex e itens de opex, diferentes regimes tributários especiais, seguros e outras contingências. Para a modelagem jurídica, maior valor de investimento estimado representa, também, maior necessidade do bom tratamento contratual dos riscos, segurança jurídica e quejandos.

5.10. Ainda, cabe destacar que os investimentos previstos nos últimos leilões de concessão rodoviária do governo federal (referenciais para os projetos estruturados pela INFRA S.A.) ultrapassaram, em muito, os valores exigidos como quantitativos mínimos nesta contratação. Para a Rodovia de Integração do Sul (RIS), com extensão de 473,4km, o CAPEX estimado foi de **R\$ 7,8 bilhões**. Para a BR-364/365/MG/GO, com extensão de 437km, o CAPEX estimado foi de **R\$ 2 bilhões**. Para a BR-101/SC, com extensão de 220,4km, o CAPEX estimado foi de **R\$ 3,3 bilhões**. Os projetos em estruturação pela INFRA S.A. no momento também representam quantias significativas: (i) BR-153/080/414/GO/TO, com 851 km de extensão, tem CAPEX estimado em **R\$ 7,7 bilhões**; (ii) BR-163/230/MT/PA, com 970 km de extensão, **R\$ 1,89 bilhão**; (iii) BR-381/262/MG/ES, com extensão de 670km, tem CAPEX estimado em **R\$ 7,7 bilhões**; (iv) BR-101/116/SP/RJ (Dutra), com extensão de 627km, tem CAPEX estimado em **R\$ 15 bilhões**; e (v) BR-116/493/RJ/MG (CRT), com extensão de 726,9 km, tem CAPEX estimado em **R\$ 8,5 bilhões**. Somente para esses trechos, portanto, pode-se ver que os valores estimados de investimento superam muito o quantitativo mínimo exigido pela INFRA S.A.: cerca de 25% do menor CAPEX ou 3% do maior CAPEX dos últimos projetos referenciais, em lotes rodoviários de aproximadamente 1/4 da extensão média dos Grupos A e B.

5.11. Assim, pode-se afirmar que projetos de desestatização com valores estimados de investimento menores do que 1 bilhão de reais, ou em projetos menores que 350 km, são indubitavelmente mais simples, se comparados à complexa estruturação dos lotes rodoviários objeto desta contratação, razão pela qual firmou-se entendimento no sentido de que as exigências mínimas referidas representam uma garantia mínima indispensável ao cumprimento das obrigações esperadas da contratada e estão justificadas nos termos da Súmula 263 do TCU.

5.12. É relevante destacar, também, que o BNDES se utilizou desses mesmos critérios de habilitação técnica para a contratação de consultores para realização de estudos relativos à estruturação de concessões rodoviárias em até **5.348 km** de rodovias federais, no âmbito da *Request For Proposal* nº 02/2020-AEP/BNDES, regulamentada pelo [Cadastro de Consultores](#) do banco ([Chamamento Público nº 01/2020](#)) e pela [Resolução DIR nº 3.592/2020-BNDES](#).

5.13. No âmbito do Processo nº 50840.101505/2020-29, a INFRA S.A. também se utilizou desses mesmos critérios para a contratação de consultoria para estruturar a concessão rodoviária de aproximadamente 4.000 km.

5.14. Por fim, em relação à equipe técnica, também reputada como fundamental para a elaboração dos estudos necessários, elegeu-se como critério mínimo a existência de pelo menos um coordenador em cada uma das frentes de trabalho (coordenador-geral, estudos de tráfego, estudos de engenharia, modelagem econômico-financeira, modelagem jurídica e estudos ambientais), com nível superior na área de atuação e comprovação de experiência mínima de 5 (cinco) anos no setor de transportes e logística. Nos termos do Projeto Básico, a comprovação do tempo de experiência mínimo será aferida por meio de atestados, certidões e declarações, contando-se os dias de forma sucessiva (não concomitante). Entende-se que esses requisitos não restringem a competição e, simultaneamente, são indispensáveis à garantia do cumprimento das obrigações do futuro contrato.

## 6. SUBCONTRATAÇÃO

6.1. Permite-se a subcontratação de determinados serviços. Nesse ponto, entendeu-se que, pela especificidade das matérias e a interdisciplinaridade necessária ao desenvolvimento dos trabalhos, a subcontratação parcial permitiria uma maior variedade de arranjos internos das licitantes. Por exemplo, a licitante vencedora não precisaria, necessariamente, ter um profissional ou equipe responsável pela promoção do projeto ou pelos levantamentos de engenharia em seu quadro próprio, podendo realizar os serviços atrelados por meio da subcontratação desses serviços.

6.2. Assim, os serviços reputados como essenciais ao desenvolvimento dos estudos técnicos não são passíveis de subcontratação, devendo ser elaborados pela equipe técnica da contratada. Por sua vez, os serviços entendidos como menos estratégicos à elaboração dos estudos técnicos necessários são passíveis de subcontratação. Nos termos do projeto básico, será permitida a subcontratação dos seguintes serviços relacionados a **levantamentos de campo**, com prévia anuência da INFRA S.A.

6.3. Dessa forma, firmou-se entendimento no sentido de que a possibilidade de subcontratação aumentaria o número de empresas interessadas e, assim, ampliaria a competição e a possibilidade de arranjos empresariais, trazendo benefícios ao processo licitatório sem incorrer em riscos à qualidade dos trabalhos.

6.4. Não obstante a permissão em referência, entende-se pela vedação à subcontratação de empresa ou consórcio que tenha participado do procedimento licitatório do qual se originou a contratação e/ou participado, direta ou indiretamente, da elaboração de projeto básico ou executivo, nos termos do art. 78, § 2º, incisos I e II, da Lei 13.303/2016.

## 7. POSSIBILIDADE DE FORMAÇÃO DE CONSÓRCIOS

7.1. Tendo em vista a amplitude e a especialidade dos serviços, entende-se que a possibilidade de formação de consórcios é importante para a ampla competição na licitação. Assim, definir-se-ão regras editalícias que permitam a formação de consórcios de até 4 (quatro) empresas, atendo-se, também, às regras necessárias à preservação da condição competitiva, como, por exemplo, a vedação a participação na licitação de qualquer pessoa jurídica em mais de um consórcio.

## 8. PROPRIEDADE INTELECTUAL

8.1. Deve-se consignar nas regras editalícias que se cedam à INFRA S.A. os direitos autorais e patrimoniais relativos aos produtos resultantes da prestação dos serviços e a utilização dos produtos pela INFRA S.A. e Poder Concedente.

## 9. METODOLOGIA PARA ESTIMAR O VALOR DA CONTRATAÇÃO

9.1. Para estimar o valor da contratação, a INFRA S.A. elaborou orçamento referencial detalhado (SEI 6763820), que teve as seguintes premissas:

9.1.1. Levantamento das quantidades de serviços necessárias para execução dos trabalhos, tendo em vista as experiências pretéritas da INFRA S.A. na estruturação de concessões rodoviárias e licitações de objeto semelhante;

9.1.2. O orçamento referencial foi elaborado de acordo com a nova tabela de preços de consultoria (Supervisão e Projetos) do DNIT, conforme Resolução nº 11/2020", data base de julho/2022;

9.1.3. Para serviços de campo, itens não constantes nas bases do DNIT, utilizou-se a tabela de preços unitários do DER/SP, de junho/2022, atualizados para 07/2022;

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

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

9.3. Assim, os valores totais estimados para a contratação foram de **R\$ 15.640.186,14** (quinze milhões, seiscentos e quarenta mil cento e oitenta e seis reais e quatorze centavos).

9.4. Ainda, apesar de não ser um parâmetro técnico perfeito, pois cada rodovia apresenta especificidades distintas – o que acaba por implicar maior ou menor quantidade de horas de trabalho –, o *valor de estruturação por quilômetro* pode ser um parâmetro objetivo de comparação para avaliar se uma

proposta está aderente ao usualmente praticado em um determinado negócio. Veja-se, nesse sentido, a tabela a seguir, que relaciona os valores estimados das últimas contratações de consultoria no mercado pela INFRA S.A.:

Projeto	Instrumento	Valor estimado da contratação (R\$)	Extensão (km)	Valor por quilômetro original (R\$/km)	Data-base	Índice de correção do período (jul/2022)*	Valor por quilômetro atualizado (R\$/km)
BR-381/262/MG/ES	Licitação menor preço	8.211.084,87	485	16.930,07	fev/2016	1,3966	23.644,20
BR-155/158/MT/PA, BR-135/316/MA e BR-163/MS	Licitação menor preço	25.925.981,10	2.364,4	10.965,14	out/2020	1,1791	12.928,72
BR-060/153/262/DF/GO/MG e BR-040/DF/GO/MG	Licitação menor preço	21.258.222,70	1.876,5	11.328,66	out/2020	1,1791	13.357,34
BR-101/116/324/BA, BR-101/RJ e BA-526/528	Licitação menor preço	25.086.372,40	2.101,66	11.936,46	jun/2021	1,1113	13.264,51

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

9.5. Da tabela acima, vê-se que o valor estimado para esta contratação está abaixo dos valores orçados para o projeto da BR-381/262/MG/ES e em linha com os valores estimados pela INFRA S.A. nas últimas licitações de concessões rodoviárias. Esse fato corrobora com a correção do orçamento detalhado feito pela INFRA S.A. e justifica sua adoção nesta licitação.

## 10. VALOR ESTIMADO DA CONTRATAÇÃO (GLOBAL E PREÇOS REFERENCIAIS POR PRODUTO)

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

Escopo	nº	Produtos	Valor (R\$)	
1	Pré-Viabilidade	1	Produto RPT - Relatório de Plano de Trabalho	4.192,95
		2	Produto RCD - Relatório Consolidado da Disciplina (Fase Pré-Viabilidade)	37.736,52
2	Estudos de Tráfego	3	Produto RPT - Relatório de Plano de Trabalho	24.922,30
		4	Produto RDS - Relatório de Levantamento de Dados Secundários	24.922,30
		5	Produto RDC - Relatório de Levantamento de Dados de Campo	1.394.191,21
		6	Produto RCD - Relatório Consolidado da Disciplina (Fase Pré-AP)	548.290,55
		7	Produto RCD - Relatório Consolidado da Disciplina (Fase Pré-TCU)	199.378,38
		8	Produto RCD - Relatório Consolidado da Disciplina (Fase Pré-Edital)	199.378,38
		9	Produto RPT - Relatório de Plano de Trabalho	15.986,44
		10	Produto RDS - Relatório de Levantamento de Dados Secundários	15.986,44
		11	Produto RDC - Relatório de Levantamento de Dados de Campo	110.131,56

3	Socioambiental	12	Produto RCD - Relatório Consolidado da Disciplina (Fase Pré-AP)	351.701,70
		13	Produto RCD - Relatório Consolidado da Disciplina (Fase Pré-TCU)	127.891,53
		14	Produto RCD - Relatório Consolidado da Disciplina (Fase Pré-Edital)	127.891,53
4	Engenharia - Trabalhos Iniciais, Recuperação, Manutenção e Conservação	15	Produto RPT - Relatório de Plano de Trabalho	29.947,41
		16	Produto RDS - Relatório de Levantamento de Dados Secundários	29.947,41
		17	Produto RDC - Relatório de Levantamento de Dados de Campo	1.068.785,24
		18	Produto RCD - Relatório Consolidado da Disciplina (Fase Pré-AP)	658.842,95
		19	Produto RCD - Relatório Consolidado da Disciplina (Fase Pré-TCU)	239.579,25
		20	Produto RCD - Relatório Consolidado da Disciplina (Fase Pré-Edital)	239.579,25
5	Engenharia - Ampliação de Capacidade e Melhorias	21	Produto RPT - Relatório de Plano de Trabalho	38.789,24
		22	Produto RDS - Relatório de Levantamento de Dados Secundários	38.789,24
		23	Produto RDC - Relatório de Levantamento de Dados de Campo	6.168.233,62
		24	Produto RCD - Relatório Consolidado da Disciplina (Fase Pré-AP)	853.363,23
		25	Produto RCD - Relatório Consolidado da Disciplina (Fase Pré-TCU)	310.313,90
		26	Produto RCD - Relatório Consolidado da Disciplina (Fase Pré-Edital)	310.313,90
6	Engenharia - Modelo Operacional	27	Produto RPT - Relatório de Plano de Trabalho	14.443,01
		28	Produto RDS - Relatório de Levantamento de Dados Secundários	14.443,01
		29	Produto RDC - Relatório de Levantamento de Dados de Campo	53.414,12
		30	Produto RCD - Relatório Consolidado da Disciplina (Fase Pré-AP)	317.746,21
		31	Produto RCD - Relatório Consolidado da Disciplina (Fase Pré-TCU)	115.544,08
		32	Produto RCD - Relatório Consolidado da Disciplina (Fase Pré-Edital)	115.544,08
7	Modelo Econômico-Financeiro	33	Produto RPT - Relatório de Plano de Trabalho	32.857,69
		34	Produto RCD - Relatório Consolidado da Disciplina (Fase Pré-AP)	361.434,58
		35	Produto RCD - Relatório Consolidado da Disciplina (Fase Pré-TCU)	164.288,45
		36	Produto RCD - Relatório Consolidado da Disciplina (Fase Pré-Edital)	98.573,07
8	Modelagem Jurídica	37	Produto RPT - Relatório de Plano de Trabalho	25.718,02
		38	Produto RCD - Relatório Consolidado da Disciplina (Fase Pré-AP)	282.898,24
		39	Produto RCD - Relatório Consolidado da Disciplina (Fase Pré-TCU)	102.872,09



		40	Produto RCD - Relatório Consolidado da Disciplina (Fase Pré-Edital)	102.872,09
9	Gestão do Projeto, Apoio às Fases, Promoção e Comunicação	41	Produto RPT - Relatório de Plano de Trabalho	33.422,55
		42	Produto RAP - Relatório consolidado de subsídios de respostas às contribuições da audiência pública	133.690,19
		43	Produto RTC - Relatório consolidado de subsídios a eventuais questionamentos órgão de controle externo	66.845,10
		44	Produto RED - Relatório consolidado de subsídios a eventuais questionamentos do processo licitatório	66.845,10
		45	Produto RPC - Relatório de Plano Integrado de Comunicação, hotsite e Resultados de Promoção	133.690,19
		46	Produto RSN - Road Show - Eventos nacionais	133.690,19
		47	Produto RSI - Road Show - Eventos internacionais	100.267,65

## 11. JUSTIFICATIVAS PARA O PARCELAMENTO OU NÃO DA SOLUÇÃO QUANDO NECESSÁRIA PARA INDIVIDUALIZAÇÃO DO OBJETO

11.1. Para além do já disposto no item V.1, a avaliação quanto ao parcelamento da solução e a individualização do objeto devem ser compreendidas no contexto de todo o processo de desestatização, de seus riscos e do Plano de Trabalho.

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

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

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

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

11.6. No mais, se trata de contratação de serviço técnico especializado, não continuado e sem dedicação exclusiva de mão-de-obra. Nesse sentido, entende-se que o serviço a ser prestado é especializado, tendo em vista a alta complexidade técnica para elaboração de seu objeto. Desta feita, a avaliação quanto ao parcelamento da solução e a individualização do objeto devem ser compreendidas no contexto de todo o desenvolvimento dos estudos, de seus riscos e do Plano de Trabalho.

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

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

## 12. DEMONSTRATIVO DOS RESULTADOS PRETENDIDOS EM TERMOS

## **DE ECONOMICIDADE E DE MELHOR APROVEITAMENTO DOS RECURSOS HUMANOS, MATERIAIS OU FINANCEIROS DISPONÍVEIS**

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

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

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

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

## **13. POSSÍVEIS IMPACTOS AMBIENTAIS/REQUISITOS DOS CRITÉRIOS DE SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL**

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

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

## **14. CONTRATAÇÕES CORRELATAS E/OU INTERDEPENDENTES**

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

## **15. DECLARAÇÃO DA VIABILIDADE OU NÃO DA CONTRATAÇÃO**

15.1. Pelo exposto, a Equipe de Planejamento da Contratação atesta a viabilidade da contratação.

## **16. PRAZO DE VIGÊNCIA DO PRETENSO INSTRUMENTO CONTRATUAL**

16.1. A vigência do contrato será de 30 (trinta) meses, podendo ser prorrogado, nos termos de dispositivo a ser estabelecido no Projeto Básico da pretensa contratação.

## **17. NECESSIDADE DE SIGILO**

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

**RENATO AMORIM FONTE BOA**

Equipe de Planejamento da Contratação

**RODOLFO SCHWEISER DE PAIVA LOPES**

Equipe de Planejamento da Contratação

**JENNY ALEXANDRA CORONADO DELGADO**

Equipe de Planejamento da Contratação

De acordo.

**ALESSANDRO REICHERT**

Diretor de Planejamento



Documento assinado eletronicamente por **RENATO AMORIM FONTE BOA**, **Assessor Técnico II**, em 01/02/2023, às 11:06, 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 **JENNY ALEXANDRA CORONADO DELGADO**, **Assessor Técnico I**, em 01/02/2023, às 11:07, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **RODOLFO SCHWEISER DE PAIVA LOPES**, **Coordenador**, em 01/02/2023, às 12:06, 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 **ALESSANDRO REICHERT**, **Diretor de Planejamento**, em 02/02/2023, às 13:55, 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://super.transportes.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&acao\\_origem=documento\\_conferir&lang=pt\\_BR&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://super.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 **6763469** e o código CRC **6400F11E**.



Referência: Processo nº 50050.000537/2023-57



SEI nº 6763469

ST SAUS Quadra 1 lotes 3 a 5 e Ed. Parque Cidade Corporate, torre C, 7 e 8 andares, - Bairro Asa Sul  
Brasília/DF, CEP 70.308-200  
Telefone: