

ILUSTRÍSSIMO SENHOR PRESIDENTE DA COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO DA  
SECRETARIA DE AVIAÇÃO CIVIL DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA

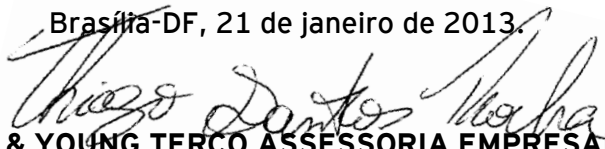
Concorrência nº 1/2012

**ERNST & YOUNG TERCO ASSESSORIA EMPRESARIAL LTDA.**,  
estabelecida na Avenida Presidente Juscelino Kubitschek, 1830, Torre II, 6º andar,  
inscrita no CNPJ/MF sob o nº 59.527.788/0001-31, licitante na supracitada  
Concorrência, vem, respeitosamente e tempestivamente, à presença de V. Sa., com  
fundamento no art. 109, § 3º, da Lei nº 8.666/93, bem como nos itens 22 e seguintes  
do Edital, apresentar suas **CONTRARRAZÕES AO RECURSO ADMINISTRATIVO**  
interposto pelo CONSÓRCIO SAC-PR, formado pelas empresas DELOITTE TOUCHE  
TOHMATSU CONSULTORES LTDA, DELOITTE ADVISORY SL e FUNDAÇÃO  
APLICAÇÕES DE TECNOLOGIAS CRÍTICAS em face da decisão administrativa desta  
Douta Comissão proferida na fase de habilitação, pelas razões a seguir expostas,  
requerendo seja o presente recebido e regularmente processado.

Termos em que,

Pede deferimento.

Brasília-DF, 21 de janeiro de 2013.



**ERNST & YOUNG TERCO ASSESSORIA EMPRESARIAL LTDA.**  
Thiago Santos Rocha  
Procurador

ILUSTRÍSSIMO SENHOR PRESIDENTE DA COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO DA SECRETARIA DE AVIAÇÃO CIVIL DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA

Concorrência nº 1/2012

Trata-se de licitação na modalidade Concorrência de nº 1/2012, do tipo técnica e preço, promovida pela Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, através da Comissão Especial de Licitação, cujo objeto é a contratação de serviços especializados de consultoria para a realização de diagnósticos e análise prospectiva para a formação e capacitação de mão-de-obra para o setor aéreo civil, o acompanhamento da implementação de medidas de aplicação imediata, decorrentes de ações oportunas, que gerem resultados positivos e de impacto para o setor aéreo civil (ganhos rápidos) e a proposição de subsídios para a formulação, pela Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, de um programa nacional permanente de formação e capacitação de recursos humanos para a aviação civil brasileira.

A ora Recorrente apresentou todos os documentos de habilitação exigidos no Edital.

Na data prevista para a sessão de habilitação compareceram as licitantes ERNST & YOUNG TERCO ASSESSORIA EMPRESARIAL LTDA., doravante simplesmente Recorrida, e o Consórcio formado pelas empresas DELOITTE TOUCHE TOHMATSU CONSULTORES LTDA, DELOITTE ADVISORY SL e FUNDAÇÃO APLICAÇÕES DE TECNOLOGIAS CRÍTICAS, doravante simplesmente Consórcio SAC-PR, sendo todas inabilitadas.

O Consórcio SAC-PR apresentou Recurso Administrativo com a finalidade de reverter sua inabilitação, mantendo a da ora Recorrida.

Assim, é a presente para demonstrar que a decisão desta D. Comissão Especial de Licitação merece reforma para que seja habilitada a Recorrida, sendo mantida a inabilitação do Consórcio SAC-PR.

#### I - DA TEMPESTIVIDADE

A contagem do prazo para apresentação de Contrarrazões se dá em conformidade com o disposto no art. 109, § 3º, combinado com o artigo 110, parágrafo único, ambos da Lei de Licitações (Lei nº 8.666/93), terminando, portanto, no dia **21 de janeiro de 2013**.

#### II - DA FUNDAMENTAÇÃO APRESENTADA PELA RECORRENTE

Antes de analisar os fundamentos apresentados pela Recorrente, pedimos vênha para tecer alguns comentários sobre o caráter vinculativo do edital.

Ao deflagrar um procedimento licitatório, a Administração se vale do poder discricionário a ela conferido para definir o objeto a ser licitado e as demais condições necessárias para a consecução do interesse público.

Nesse sentido, vale citar os apontamentos do nobre doutrinador Joel de Menezes Niebuhr:

***“A atividade de definição do objeto do contrato administrativo é eminentemente discricionária. Compete ao agente administrativo avaliar o que o***

**interesse público demanda obter mediante contrato para desenvolver satisfatoriamente as atividades administrativas.**

(...)

**Pois bem, importa que a definição do objeto do contrato e todas as suas especificidades são atividades entregues à discricionariedade dos agentes administrativos, que devem sentir o quadro social, político e econômico, bem como priorizar as demandas a serem atendidas pela Administração Pública.”** (Dispensa e Inexigibilidade de Licitação Pública, Editora Dialética, 2003, pg. 166)

Contudo, tal prerrogativa se exaure no instante em que o edital de licitação é elaborado e publicado para conhecimento de eventuais interessados em participar da disputa, dando lugar à vinculação que deverá existir entre a atividade da Administração e as regras incluídas no edital.

O ilustre administrativista Marçal Justen Filho aborda brilhantemente a questão:

**“Existe uma “especialização” em cada fase da licitação. Ou seja, em cada fase, a atenção se dirige a um certo aspecto do problema. Cuida-se de um ângulo específico da questão a ser decidida. De outro lado, cada decisão condiciona o seguimento do procedimento licitatório. Assim, quando se define o objeto a ser licitado, está se condicionando o**

**conteúdo do edital. O conteúdo do edital restringe as possibilidades dos concorrentes e delimita as propostas que serão apreciadas etc. Daí aludir-se ao princípio da vinculação ao edital, para indicar o exaurimento da competência discricionária. Ao produzir e divulgar o ato convocatório, a Administração exercita juízos de conveniência e oportunidade sobre o objeto a ser contratado, os requisitos de participação, os critérios de seleção do vendedor.** (Comentários à Lei de Licitações e Contratos Administrativos, 11ª edição, Editora Dialética, 2005, p. 47) (g.n)

A partir desse momento a Administração se encontra vinculada aos termos do edital, ficando impedida de atuar em desacordo com as determinações ali contidas.

Saliente-se que a Lei nº 8666/93 consagrou o princípio da vinculação ao edital como um norteador do processo administrativo:

***“Art. 3º A licitação destina-se a garantir a observância do princípio constitucional da isonomia, a seleção da proposta mais vantajosa para a administração e a promoção do desenvolvimento nacional sustentável e será processada e julgada em estrita conformidade com os princípios básicos da legalidade, da impessoalidade, da moralidade, da igualdade, da publicidade, da probidade administrativa, da vinculação ao instrumento***

***convocatório, do julgamento objetivo e dos que lhes são correlatos.” (g.n)***

Mais adiante, a mesma Lei traz expressa vedação a qualquer descumprimento das disposições do edital, o que mostra o caráter normativo do instrumento convocatório:

***“Art. 41. A Administração não pode descumprir as normas e condições do edital, ao qual se acha estritamente vinculada.”***

Assim, após definidas as regras e exigências do edital, cabe às licitantes cumpri-las na forma definida, e a Administração não está autorizada a aceitar documentação em desconformidade com as mesmas, pois estaria infringindo os princípios da isonomia e legalidade ao dar tratamento diferenciado a determinado participante.

Dessa forma, causa estranheza a argumentação da Recorrente de que, justamente em observância ao princípio da igualdade, esta Comissão Especial de Licitação deveria relevar a falta de documento exigido no item 5.2.1.4 do edital.

Com efeito, a Lei nº 8666/93 é clara ao estabelecer que a autorização de funcionamento deve ser exigida das empresas que tenham atividades no país:

***“Art. 28. A documentação relativa à habilitação jurídica, conforme o caso, consistirá em:***

***I - cédula de identidade;***

***II - registro comercial, no caso de empresa individual;***

***III - ato constitutivo, estatuto ou contrato social em vigor, devidamente registrado, em se tratando de sociedades comerciais, e, no caso de sociedades por ações, acompanhado de documentos de eleição de seus administradores;***

***IV - inscrição do ato constitutivo, no caso de sociedades civis, acompanhada de prova de diretoria em exercício;***

***V - decreto de autorização, em se tratando de empresa ou sociedade estrangeira em funcionamento no País, e ato de registro ou autorização para funcionamento expedido pelo órgão competente, quando a atividade assim o exigir.*** (g.n)

Não bastasse, o Código Civil tem disposição no mesmo sentido:

***“Art. 1.134. A sociedade estrangeira, qualquer que seja o seu objeto, não pode, sem autorização do Poder Executivo, funcionar no País, ainda que por estabelecimentos subordinados, podendo, todavia, ressalvados os casos expressos em lei, ser acionista de sociedade anônima brasileira.”***

No entendimento da nobre doutrinadora Maria Helena Diniz, temos que:

*“A sociedade estrangeira, qualquer que seja seu objeto, poderá conservar sua sede no exterior, e exercer atividade no Brasil, aqui mantendo, ou não, filial, sucursal, agência ou estabelecimento, escritório de representação, posto comercial etc. e até mesmo, em casos expressos em lei, ser acionista de sociedade anônima brasileira. Mas deverá para tanto obter autorização do nosso Poder Executivo, mediante requerimento instruído com: a) prova de se achar regularmente constituída conforme a lei de seu país; b) contrato social em seu inteiro teor; c) rol dos sócios e dos membros dos órgãos administrativos, com a devida qualificação, especificando, ainda, o valor da participação de cada um no capital social, salvo se as ações forem ao portador; d) cópia da ata que autorizou o seu funcionamento no Brasil e fixou o capital destinado à realização das operações no território nacional; e) comprovante da nomeação do representante no Brasil, com poderes expressos para aceitar as condições em que for dada a autorização pretendida; e f) apresentação do último balanço da firma. Todos esses documentos deverão estar autenticados conforme a lei nacional da sociedade requerente, legalizados pelo consulado brasileiro da sua sede e devidamente traduzidos em vernáculo por tradutor juramentado. Imprescindível*



***será a apresentação de toda essa documentação, pois a autorização para seu funcionamento no território brasileiro implicará o prévio exame da legitimidade de sua constituição no exterior e a verificação de que o exercício de suas atividades não colide com a ordem pública interna.”*** (Código Civil Anotado, 11ª Edição, 2005, Editora Saraiva, pg. 895/896)

Nesse mesmo diapasão, segue decisão proferida pelo E. Tribunal de Contas da União, onde se atestou que a exigência de autorização de funcionamento não possui nenhum caráter restritivo:

***“Em absoluto o Edital é discriminatório com as empresas ou sociedades estrangeiras, pois, se for do interesse dessas sociedades participar do prélio licitatório, basta que apresentem os documentos instituídos pelo inciso V do art. 28, da Lei nº 8.666/93, devendo, tão-somente, as empresas licitantes estarem autorizadas a funcionar no País. Neste sentido nos ensina o insigne e saudoso mestre Hely Lopes Meirelles, em sua festejada obra Licitação e Contrato Administrativo, “in verbis”: O edital é a matriz da licitação e do contrato, mas não é exaustivo porque as normas superiores e anteriores do órgão licitante o complementam, embora não reproduzidas nos seus textos.***

(...)

*Quanto à omissão do Edital no tocante à habilitação jurídica, em se tratando de empresa ou sociedade estrangeira em funcionamento no País, entendemos que a licitante nesta situação, de fato, não se veria impedida de participar da licitação, necessitando apenas apresentar o documento previsto no inciso V do art. 28 da Lei nº 8.666/93. Neste caso a Dataprev não poderia inabilitar a licitante. Entretanto, poderia ocorrer que a empresa estrangeira, induzida ao erro pela omissão do Edital, não incluísse os documentos exigidos pelo inciso V do art. 28 da Lei nº 8.666/93, situação esta em que a Dataprev seria obrigada a inabilitá-la, ensejando recursos administrativos, representações e medidas judiciais que prejudicariam, retardariam e até mesmo encareceriam o procedimento licitatório.*

(...)

#### **Decisão**

*O Tribunal Pleno, pelas razões expostas pelo Relator, DECIDE: 1. conhecer da presente representação, formulada nos termos do § 1º do art. 113 da Lei nº 8.666/93 para, no mérito, considerá-la procedente; 2. determinar à Empresa de Processamento de Dados da Previdência Social - DATRAPREV, que:*

(...)

**2.4.10. faça constar a exigência, para empresa ou sociedade estrangeira em funcionamento no País,**

**dos documentos de habilitação jurídica previstos no inciso V do art. 28 da Lei nº 8.666/93;**  
(Decisão 192/1998 - Plenário, Processo TC nº 003.062/97-0, Sessão 22/04/1998, DOU 05/05/1998, Min. Relator Valmir Campelo) (g.n)

Além disso, a própria Recorrente faz referências contraditórias em suas razões de recurso. Senão vejamos a doutrina por ela utilizada:

***“Segundo entendimento pacífico, não constitui “funcionamento” no Brasil a atividade eventual, precária e isolada. Uma empresa estrangeira, mesmo sem autorização governamental, pode praticar atos isolados. O “funcionamento” no Brasil se configura quando exista continuidade e permanência na atividade desenvolvida.”*** (JUSTEN FILHO, Marçal. Comentários à Lei de Licitações e Contratos Administrativos. 12ª Ed. São Paulo: Dialética, 2008, p. 460-461)

Ora, como pode se conceber que um contrato de 18 meses, como será o resultante do presente certame, tenha caráter eventual, precário e isolado? Outra questão crucial e ser analisada é o fato de a Recorrente mencionar os serviços prestados ao Banco do Brasil, Invepar e Viracopos, o que corrobora a atuação sistemática, e não eventual, da Deloitte Advisory SL no Brasil.

Além disso, é descabida a alegação da Recorrente de que, para executar satisfatoriamente o objeto do contrato, não necessite estar em funcionamento no país, já que a Minuta de Contrato é clara ao estabelecer que determinados serviços deverão ser executados em Brasília (item 6.2 da Minuta de Contrato).

Finalmente, a Recorrente ainda apresenta jurisprudência que trata de situação diversa da aqui analisada. Assim, a decisão do E. Tribunal de Justiça do Distrito Federal e dos Territórios (Apelação Cível nº 20050110643053) tinha por objeto a análise de Pregão para a aquisição de helicópteros que, evidentemente, não demanda funcionamento no país, por se tratar de fornecimento de bens, no qual a Contratada (Vendedora) exaure suas obrigações no ato da entrega do produto à Contratante (Compradora). Completamente diversa é a prestação continuada de serviços, a qual envolve obrigações permanentes e solidárias das consorciadas durante a execução.

Destaque-se ainda que o respeito à legislação e ao edital configuram expressão concreta do princípio da isonomia, notadamente em um certame no qual a Recorrida, justamente por confiar na fiel observância à legislação por parte desta Comissão, optou por não se consorciar com parceiras internacionais que não atendem o inciso V do art. 28 da Lei nº 8.666/93, diminuindo assim sua pontuação técnica.

Por todo o exposto, não resta dúvida que a inabilitação da Recorrente deve ser mantida, por descumprimento de item contido no edital e na legislação pátria.

### III - DOS ATESTADOS APRESENTADOS PELA RECORRIDA

Em suas razões de recurso, a Recorrente afirma que a Recorrida não teria apresentado nenhum atestado capaz de comprovar sua experiência técnica na execução de serviços semelhantes ao objeto do Edital, descumprindo o disposto no subitem 5.2.4.1.1. Assim, vale tecer as seguintes considerações:

A. Comprovação de experiência em diagnóstico setorial de abrangência nacional:

Inicialmente, vale informar que, conforme verifica-se na organização dos documentos de habilitação da Recorrida, os seguintes atestados não foram apresentados para comprovação deste domínio: ANAC (pg. 87), Fetranspor (pg. 90), Usina Açucareira São Manoel (pg. 94), Tecon Suape S/A (pg. 97), Comitê Organizador dos Jogos Olímpicos Rio 2016 (pg. 101), BNDES (pg. 107 e 108) e Ministério da Pesca e da Aquicultura (pg. 111 e 112).

Em relação ao documento do CORECON/SP (pg. 99), não se trata de atestado, mas apenas da comprovação de registro do atestado Tecon Suape (pg. 97) no Conselho Regional de Economia.

Já em relação ao atestado da Secretaria de Estado de Desenvolvimento do Espírito Santo (pg. 83), temos a esclarecer o que segue:

Inicialmente, entendemos ser oportuno, para melhor entendimento do que considera o Edital de Concorrência 1/2012, em seu apêndice IV do Projeto Básico - Glossário item 1.7, que sugere como sendo Setor Econômico aquele definido no CONCLA - Comissão Nacional de Classificação/MPOG e que relaciona 21 Seções de setores econômicos em âmbito nacional, apresentar o que diz o site do CONCLA.

Neste sentido apresentamos, de acordo com o site do CONCLA, a indicação do setor correspondente ao apresentado no atestado:

## CNAE-SUBCLASSES 2.1

### Topo da Estrutura

Seção	Divisões	Descrição CNAE
A	01 .. 03	AGRICULTURA, PECUÁRIA, PRODUÇÃO FLORESTAL, PESCA E AQUICULTURA
B	05 .. 09	INDÚSTRIAS EXTRATIVAS
C	10 .. 33	INDÚSTRIAS DE TRANSFORMAÇÃO
D	35 .. 35	ELETRICIDADE E GÁS
E	36 .. 39	ÁGUA, ESGOTO, ATIVIDADES DE GESTÃO DE RESÍDUOS E DESCONTAMINAÇÃO
F	41 .. 43	CONSTRUÇÃO
G	45 .. 47	COMÉRCIO; REPARAÇÃO DE VEÍCULOS AUTOMOTORES E MOTOCICLETAS
H	49 .. 53	TRANSPORTE, ARMAZENAGEM E CORREIO
I	55 .. 56	ALOJAMENTO E ALIMENTAÇÃO
J	58 .. 63	INFORMAÇÃO E COMUNICAÇÃO
K	64 .. 66	ATIVIDADES FINANCEIRAS, DE SEGUROS E SERVIÇOS RELACIONADOS
L	68 .. 68	ATIVIDADES IMOBILIÁRIAS
M	69 .. 75	ATIVIDADES PROFISSIONAIS, CIENTÍFICAS E TÉCNICAS
N	77 .. 82	ATIVIDADES ADMINISTRATIVAS E SERVIÇOS COMPLEMENTARES
O	84 .. 84	ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA, DEFESA E SEGURIDADE SOCIAL
P	85 .. 85	EDUCAÇÃO
Q	86 .. 88	SAÚDE HUMANA E SERVIÇOS SOCIAIS
R	90 .. 93	ARTES, CULTURA, ESPORTE E RECREAÇÃO
S	94 .. 96	OUTRAS ATIVIDADES DE SERVIÇOS
T	97 .. 97	SERVIÇOS DOMÉSTICOS
U	99 .. 99	ORGANISMOS INTERNACIONAIS E OUTRAS INSTITUIÇÕES EXTRATERRITORIAIS

CNAE-SUBCLASSES 2.1

Hierarquia

Seção: **C INDÚSTRIAS DE TRANSFORMAÇÃO**

Esta seção contém as seguintes divisões:

10	FABRICAÇÃO DE PRODUTOS ALIMENTÍCIOS
11	FABRICAÇÃO DE BEBIDAS
12	FABRICAÇÃO DE PRODUTOS DO FUMO
13	FABRICAÇÃO DE PRODUTOS TÊXTEIS
14	CONFECÇÃO DE ARTIGOS DO VESTUÁRIO E ACESSÓRIOS
15	PREPARAÇÃO DE COURO E FABRICAÇÃO DE ARTEFATOS DE COURO, ARTIGOS PARA VIAGEM E CALÇADOS
16	FABRICAÇÃO DE PRODUTOS DE MADEIRA
17	FABRICAÇÃO DE CELULOSE, PAPEL E PRODUTOS DE PAPEL
18	IMPRESSÃO E REPRODUÇÃO DE GRAVAÇÕES
19	FABRICAÇÃO DE COQUE, DE PRODUTOS DERIVADOS DO PETRÓLEO E DE BIOCOMBUSTÍVEIS
20	FABRICAÇÃO DE PRODUTOS QUÍMICOS
21	FABRICAÇÃO DE PRODUTOS FARMOQUÍMICOS E FARMACÊUTICOS
22	FABRICAÇÃO DE PRODUTOS DE BORRACHA E DE MATERIAL PLÁSTICO
23	FABRICAÇÃO DE PRODUTOS DE MINERAIS NÃO-METÁLICOS
24	METALURGIA
25	FABRICAÇÃO DE PRODUTOS DE METAL, EXCETO MÁQUINAS E EQUIPAMENTOS
26	FABRICAÇÃO DE EQUIPAMENTOS DE INFORMÁTICA, PRODUTOS ELETRÔNICOS E ÓPTICOS
27	FABRICAÇÃO DE MÁQUINAS, APARELHOS E MATERIAIS ELÉTRICOS
28	FABRICAÇÃO DE MÁQUINAS E EQUIPAMENTOS
29	FABRICAÇÃO DE VEÍCULOS AUTOMOTORES, REBOQUES E CARROCERIAS
30	FABRICAÇÃO DE OUTROS EQUIPAMENTOS DE TRANSPORTE, EXCETO VEÍCULOS AUTOMOTORES
31	FABRICAÇÃO DE MÓVEIS
32	FABRICAÇÃO DE PRODUTOS DIVERSOS
33	MANUTENÇÃO, REPARAÇÃO E INSTALAÇÃO DE MÁQUINAS E EQUIPAMENTOS



Sendo assim, como pode ser observado no atestado apresentado, a Fase 1 de Diagnóstico do trabalho considerou principalmente dentro das suas atividades:

- O Diagnóstico/Estudos de Mercado de setor de fabricação de produtos de madeira (MDF), considerado com o mencionado anteriormente um setor econômico de abrangência nacional, com levantamento da produção, consumo, consumo aparente e estudo do comportamento dos consumidores;
- O Diagnóstico/Estudo do mercado internacional do setor de fabricação de produtos de madeira (MDF), com descrição de dados de produção, consumo, custos internacionais de produção, fatores de competitividade e barreiras tarifárias e não tarifárias para a comercialização internacional.

Neste sentido, é notadamente de conhecimento comum que para a realização deste tipo de diagnóstico a metodologia utilizada precisa considerar e saber características, tais como: Processo Produtivo, Cadeia Produtiva, Malha Logística/de escoamento de Produção necessária, etc., metodologia esta utilizada ao longo dos nossos trabalhos e apresentada em nosso atestado para avaliação da viabilidade de implantação deste tipo de fábrica em qualquer região no âmbito nacional.

Adicionalmente, conforme termo de referência deste projeto, A Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico e Turismo, com base no Diagnóstico Executivo desenvolvido no âmbito de SEBRAE com a CNI, e elaborado no Espírito Santo pelo Instituto Euvaldo Lodi - IEL / Instituto de Desenvolvimento Industrial do Espírito Santo - IDEIES, em junho de 2001, propôs ao SEBRAE-ES a celebração de convênio para desenvolver o estudo acima referido no objeto. "Contratação de serviços especializados para a elaboração de estudo de pré-viabilidade técnico-econômica para implantação de fábrica de painéis de madeira reconstituída para a indústria moveleira no ES."

Conforme objeto detalhado do termo de referência do edital, o projeto deveria compreender a análise do mercado local (Espírito Santo) da área de influência do projeto, do mercado brasileiro e mundial, num período de 20 anos, visando a



analisar o consumo interno e a possibilidade de exportação, compreendendo, entre outras questões:

- **Mercado Mundial**
  - Produção e consumo mundial
  - Evolução do mercado internacional
  - Custos de Produção e fatores de competitividade no mercado internacional, barreiras tarifárias e não tarifárias etc.
  - Estrutura do mercado mundial
  - Evolução do mercado mundial
  
- **Mercado Nacional**
  - Produção e consumo, consumo aparente
  - Tendências
  - Projeção da demanda e oferta
  - Estrutura do mercado
  
- **Mercado local - Espírito Santo**
  - Dimensionamento da demanda local
  - Suprimento das necessidades locais: origem, logística, custos - do produto e da logística.
  - Evolução do mercado local e estrutura do mercado comprador
  - Projeção da demanda local pelo produto
  - Tipos de produtos;
  - Usos e comercialização;
  - Preços praticados e projeções;
  - Barreiras comerciais;
  - Barreiras não-comerciais; e Capacidade, produção e consumo da Europa, dos EUA e da Ásia.

Para finalizar, a DTT mostrou desconhecer o solicitado no edital sob a alegação de que o trabalho foi desenvolvido para um órgão estadual, pois não há restrição de para quem o projeto foi desenvolvido. O edital solicita a demonstração de experiência em diagnóstico setorial de abrangência nacional independentemente de para quem este diagnóstico foi produzido.

Entendemos, portanto, que a Comissão acertadamente considerou aceito o atestado apresentado para este domínio da etapa de habilitação do processo.

Finalmente, salientamos que ainda foi apresentado o atestado da Odebrecht para comprovação deste domínio. Ou seja, ainda que fosse procedente a argumentação da Recorrente, o que não é conforme exposto acima, a Recorrida restaria igualmente habilitada, pois o atestado emitido pela Odebrecht inquestionavelmente comprova a experiência requerida.

**B. Comprovação de experiência em identificação e acompanhamento de implementação de ganhos rápidos (quick-wins) para um setor econômico de abrangência nacional:**

Inicialmente, vale informar que, conforme verifica-se na organização dos documentos de habilitação da Recorrida, os seguintes atestados não foram apresentados para comprovação deste domínio: Secretaria de Estado de Desenvolvimento do Espírito Santo (pg. 83), Comitê Organizador dos Jogos Olímpicos Rio 2016 (pg. 101), BNDES (pg. 107 e 108) e Ministério da Pesca e Aquicultura (pg. 11 e 112).

Em relação ao documento do CORECON/SP (pg. 99), não se trata de atestado, mas apenas da comprovação de registro do atestado Tecon Suape (pg. 97) no Conselho Regional de Economia.

Já no que tange aos demais atestados, temos a considerar que:

## 1) DO ATESTADO DA ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil

Inicialmente, entendemos ser oportuno, para melhor ambiência da ANAC (e de suas funções em nível nacional), recuperar os primeiros 6 (seis) artigos da Lei nº. 11.182/05, a saber:

***“Art. 1º - Fica criada a Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, entidade integrante da Administração Pública Federal indireta, submetida a regime autárquico especial, vinculada ao Ministério da Defesa, com prazo de duração indeterminado.***

***Parágrafo único. A ANAC terá sede e foro no Distrito Federal, podendo instalar unidades administrativas regionais.***

***Art. 2º - Compete à União, por intermédio da ANAC e nos termos das políticas estabelecidas pelos Poderes Executivo e Legislativo, regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária.***

***Art. 3º - A ANAC, no exercício de suas competências, deverá observar e implementar orientações, diretrizes e políticas estabelecidas pelo Conselho de Aviação Civil - CONAC, especialmente no que se refere a:***

***I - a representação do Brasil em convenções, acordos, tratados e atos de transporte aéreo***

***internacional com outros países ou organizações internacionais de aviação civil;***

***II - o estabelecimento do modelo de concessão de infra-estrutura aeroportuária, a ser submetido ao Presidente da República;***

***III - a outorga de serviços aéreos;***

***IV - a suplementação de recursos para aeroportos de interesse estratégico, econômico ou turístico; e***

***V - a aplicabilidade do instituto da concessão ou da permissão na exploração comercial de serviços aéreos.***

***Art. 4º - A natureza de autarquia especial conferida à ANAC é caracterizada por independência administrativa, autonomia financeira, ausência de subordinação hierárquica e mandato fixo de seus dirigentes.***

***Art. 5º - A ANAC atuará como autoridade de aviação civil, assegurando-se-lhe, nos termos desta Lei, as prerrogativas necessárias ao exercício adequado de sua competência.***

***Art. 6º - Com o objetivo de harmonizar suas ações institucionais na área da defesa e promoção da concorrência, a ANAC celebrará convênios com os órgãos e entidades do Governo Federal, competentes sobre a matéria.***

***Parágrafo único. Quando, no exercício de suas atribuições, a ANAC tomar conhecimento de fato que configure ou possa configurar infração contra a ordem econômica, ou que comprometa a defesa e a promoção da concorrência, deverá comunicá-lo aos órgãos e entidades referidos no caput deste artigo, para que adotem as providências cabíveis."***

A partir da ambiência supracitada, embasada pela Lei de formação da Agência Nacional de Aviação Civil, é possível concluir, de imediato e indubitavelmente, que se trata de órgão cujas ações trazem impacto direto ao setor de aviação civil brasileiro (podendo, indiretamente, impactar inclusive a aviação mundial).

Especificamente sobre o projeto realizado, é importante inicialmente destacar que o atestado traz menção explícita, no sexto parágrafo do item "DESCRIÇÃO DETALHADA DO OBJETO/ATIVIDADES DESENVOLVIDAS", a ***quick wins - ações de ganho rápido (grifos nossos)***. Contudo, com o objetivo de facilitar a análise do documento referido, apresentamos a seguir informações e evidências adicionais sobre o projeto.

O trabalho teve como principal objetivo a realização da modelagem organizacional, com vistas ao aprimoramento da Agência para otimizar a sua atuação em âmbito nacional no que diz respeito ao setor de transporte da aviação civil, ou seja, na formulação do seu programa governamental como agência reguladora, e que considerou a elaboração do Planejamento Estratégico da Agência, considerando Diagnóstico da Situação Atual, Mapeamento e Revisão de Processos, Elaboração do Modelo de Governança & Gestão e Reestruturação Organizacional, além do apoio na implantação e acompanhamento das iniciativas de ganhos rápidos (*quick wins*), no período de julho de 2009 a dezembro de 2009.

A seguir apresentamos, de forma detalhada, as principais etapas/produtos que fizeram parte de todo o trabalho desenvolvido em conjunto com a ANAC.

### *Mapeamento e Redesenho dos processos da Agência:*

Nessa etapa realizamos o mapeamento e a revisão de 122 (cento e vinte e dois) processos organizacionais da Agência, considerando posterior apoio na implantação das oportunidades de melhoria identificadas (lacunas e sobreposições). Toda a estrutura organizacional da Agência foi mapeada e revisada.

Para cada macroprocesso e processo identificado foram consideradas as seguintes etapas:

- Cadeia de Valor da ANAC;
- Mapeamento / Identificação da situação atual dos processos prioritários:
  - ▶ Utilização de metodologia SIPOC (Fornecedores, Insumos, Processo, Produtos e Clientes) de cada processo;
  - ▶ Estabelecimento de metas específicas de melhoria dos processos;
  - ▶ Definição das premissas para o reprojeto destes processos.
- Redesenho dos processos priorizados:
  - ▶ Elaboração do mapa do processo reprojeto;
  - ▶ Elaboração de plano de Implantação destes processos reprojeto.
- Criação do mapa de indicadores de desempenho dos processos para posterior acompanhamento;
- Apoio no gerenciamento da rotina dos processos, no que tange a: Elaboração dos padrões, matriz de capacitação, gráficos de gestão à vista, além da estruturação da sistemática de análise dos desvios dos indicadores para a etapa de acompanhamento da implantação das ações;

- Apoio na identificação e acompanhamento da implantação das ações de ganho rápido (*quick wins*) dos processos e dos resultados dos seus indicadores no primeiro mês.

Dentre todos os processos revisados da agência, damos destaque para o grande número de processos revistos da Superintendência de Regulação Econômica, principalmente pelo grande ganho e efeito gerado para o setor de transporte aéreo com relação a maior eficiência e eficácia no cenário nacional quanto a questões regulatórias, de fiscalização e de concessões. A seguir apresentamos estes processos, a saber:

- Fiscalização;
- Concessão;
- Gestão Interna e Suporte aos Usuários;
- Regulação; e
- Representação e Acordos Internacionais.

Mais detalhes podem ser obtidos no **Anexo I do Recurso apresentado pela ora Recorrida em 11 de janeiro de 2013 - (ANAC: Mapeamento e Redesenho dos processos da Agência)**, o qual apresenta excerto do produto entregue no projeto em questão.

#### ***Planejamento Estratégico da Agência:***

Dando continuidade às etapas do projeto, damos destaque à elaboração do Planejamento Estratégico da Agência, em conjunto com a revisão do seu modelo de governança & gestão, englobando novas diretrizes organizacionais, elaboração e discussão de cenários do mercado aéreo doméstico e concessões aeroportuárias, com vistas a se tornar uma ferramenta de viabilização do conjunto de ações que visam

agregar valor ao modelo de gestão. Neste sentido, e buscando o alinhamento dos objetivos da agência aos objetivos nas esferas governamentais, apresentamos os direcionadores estratégicos utilizados à época:



O processo de elaboração do Planejamento Estratégico foi construído em conjunto com todo o corpo diretivo da agência e contou com o envolvimento dos responsáveis pelas áreas e principais processos da ANAC.

**Adicionalmente, com vistas à transferência de conhecimento e efetivo apoio às áreas na implantação das ações, oriundas da elaboração do plano estratégico e da revisão do modelo de governança e gestão, em suas respectivas ondas de implantação, a ANAC lançou mão de portaria na qual constituiu um grupo de pessoas do seu quadro funcional denominado GAGE (Grupo de Apoio à Gestão Estratégica). A Ernst & Young Terco atuou em conjunto com o GAGE, ao longo do projeto, com o objetivo de apoiá-los na implantação das ações de ganho rápido e também promover a devida sustentação ao plano de ações futuras para o Órgão.**



A construção do planejamento estratégico considerou as seguintes questões:

- Visão geral da ambiência organizacional interna e externa da agência, contemplando as principais impressões obtidas e aspectos relevantes da estrutura organizacional encontrada e a inserção da ANAC no setor de aviação civil brasileiro, bem como o relacionamento da agência com as demais instituições atuantes;
- Identificação das forças impulsionadoras e restritivas da ambiência interna e externa, representada pela Mariz SWOT (Forças, Fraquezas, Oportunidades e Ameaças);
- Definição da nova identidade organizacional da agência (Missão, Visão e Valores);
- Elaboração e desdobramento dos seus objetivos estratégicos e táticos;
- Definição de metas e indicadores, estimulando um exercício de estabelecimento de objetivos táticos, metas e indicadores para cada área, em linha com os objetivos estratégicos traçados para a Agência;
- **Identificação das ações de curto, médio e longo prazo dentro dos programas estratégicos, além da identificação e acompanhamento da implantação (junto ao grupo do GAGE) de ações de ganho rápidos (*quick wins*) com foco em ações de fácil implantação e alto impacto nos resultados. A portaria 1257, de 31 de julho de 2009 (presente no Anexo II do Recurso apresentado pela ora Recorrida em 11 de janeiro de 2013- ANAC: Portaria 1257/2009), institui, inclusive, a criação do sobredito Grupo. Já o Anexo III do Recurso apresentado pela ora Recorrida em 11 de janeiro de 2013- ANAC: Capacitação do GAGE - resume todos os encontros realizados ao longo do projeto, no intuito de prover prestação de contas e transparência sobre as atividades do GAGE.**

As ações oriundas do planejamento estratégico tiveram como foco orientar a agência no direcionamento das suas ações institucionais, implementadas por meio

do aprimoramento dos processos de trabalho, otimização dos resultados e consequente alcance dos objetivos estratégicos.

Por fim, a transferência de conhecimento e a capacitação do Grupo GAGE ao longo de todo o projeto, com o apoio dado na identificação, elaboração, formalização e execução dos Planos de Ação, contribuíram para fortalecer a articulação entre diversas áreas e a integração das ações por elas implantadas, bem como da Agência com outros órgãos integrantes do Sistema de Aviação Civil.

Após o apoio à identificação e acompanhamento da implantação das ações de ganhos rápidos (*quick wins*), o gerenciamento do planejamento estratégico, bem como a implantação das ações das outras ondas de implantação (curto, médio e longo prazos) ficaram a cargo do GAGE.

#### ***Modelo de Governança e Modelo de Gestão da Agência:***

Nesta etapa do trabalho foi realizada a elaboração de diagnóstico do modelo de governança e do modelo de gestão vigente na Agência, bem como a proposição de novos modelos.

Considerou, ainda, a elaboração de *Roadmap* de implantação de ações de melhoria divididas em curto, médio e longo prazos com a assessoria, com o apoio do grupo do GAGE criado pela ANAC, na identificação e acompanhamento das ações de ganhos rápidos (*quick wins*).

Para embasamento da proposição do Modelo de Gestão futuro, utilizamos documentos de entidades especializadas no tema, tais como o Programa Nacional de Gestão Pública e Desburocratização (GESPÚBLICA), que apresenta boas práticas em gestão pública e o “Código das Melhores Práticas de Governança Corporativa”, do Instituto Brasileiro de Governança Corporativa (IBGC).

Todos esses detalhes podem ser observados no **Anexo IV do Recurso apresentado pela ora Recorrida em 11 de janeiro de 2013** (ANAC: Modelo de Governança e Gestão), cujo conteúdo é excerto do produto gerado do trabalho no que tange ao Modelo de Governança e Gestão elaborado para a Agência.

### ***Diagnóstico e Modelagem da Estrutura Organizacional da Agência:***

Nesta etapa do projeto foi realizado o diagnóstico e a modelagem da estrutura organizacional, considerando análise de legislações aplicáveis, diagnóstico sobre o ambiente regulatório e marco regulatório aplicável ao setor de transporte aéreo civil nacional, além de proposição de nova estrutura organizacional para atender aos novos anseios e necessidades da Agência.

As principais atividades executadas e que trouxeram um novo arranjo organizacional respeitaram as seguintes etapas:

- Estudos de alternativas de estrutura organizacional;
- Proposição do melhor projeto para a estrutura organizacional;
- Descrição das atribuições na nova estrutura organizacional;
- Proposição de novo quadro de pessoal e de parâmetros para crescimento;
- Elaboração de plano de migração para a implantação da nova estrutura organizacional;
- Acompanhamento da implantação da estrutura.

Damos destaque para o apoio na implantação da nova estrutura organizacional, considerando a identificação e acompanhamento a implantação das ações de ganhos rápidos (*quick wins*), além da supervisão do levantamento periódico do avanço da implantação dos planos de ação da estrutura organizacional, das ações de curto, médio e longo prazos.

Todos estes detalhes podem ser observados no **Anexo V do Recurso apresentado pela ora Recorrida em 11 de janeiro de 2013 (ANAC: Modelagem da Estrutura Organizacional)**, referente a excerto do produto gerado do trabalho no que tange à proposição do novo Modelo Organizacional da Agência.

#### Conclusão:

Uma vez que o atestado deixa claro que foram realizados serviços com foco na identificação e implantação de ações de ganho rápido e que, de fato e amparado na documentação anexa é notório e explícito que tais ações trouxeram impacto direto nos setores econômicos<sup>1</sup> de abrangência nacional 511.Transporte Aéreo de Passageiros; 512.Transporte Aéreo de Carga; 525.Atividades Relacionadas à Organização do Transporte de Carga; 8599-6/02.Custos de Pilotagem; 8413-2.Regulação das Atividades Econômicas, requeremos que o atestado da ANAC seja aceito para fins de habilitação no processo. Caso, mesmo após esta exaustiva comprovação, esta Comissão tenha dúvidas sobre a adequação de tal experiência para atender o requerido no edital, poderão ser realizadas diligências junto ao signatário do atestado, conforme previsto no item 25.5 do Edital.

## 2) DO ATESTADO DA TECON/SUAPE

Considerado um dos principais gargalos no crescimento econômico nacional, a inadequação logística de nossos portos, ferrovias, rodovias e demais sistemas modais tem representado um questionamento da solidez da capacidade

---

<sup>1</sup> Definição de Setor Econômico trazida pelo item 1.7 do Apêndice IV do Projeto Básico (Glossário): são aqueles definidos pela CONCLA - Comissão Nacional de Classificação/MPOG que relaciona 21 seções de setores econômicos e, dentre estas, a divisão de Transporte Aéreo, nos grupos Transporte Aéreo de Passageiros e Transporte Aéreo de Carga.

brasileira de manter seu ritmo de crescimento e consolidação no cenário econômico globalizado.

Nesta realidade, em que o custo Brasil permanece sendo um obstáculo às metas traçadas pelo Governo Federal em suas agendas de aceleração do crescimento<sup>2</sup>, o Complexo Industrial Portuário do SUAPE extrapola, pela sua magnitude e relevância estratégica, as dimensões do estado do Pernambuco, integrando logisticamente diversas indústrias nacionais. Será a partir deste porto que poderão ser fornecidos produtos e serviços não só para as empresas que estão se instalando em Pernambuco, mas para as novas refinarias do Nordeste, para o Pré-sal no Sudeste e Sul e para costa oeste da África. Sem a existência deste projeto, projetos como os citados poderiam ter sua viabilidade econômica questionada pelos investidores e, conseqüentemente, dependerem de investimentos públicos ou não alcançarem a velocidade necessária para manter a economia brasileira funcional.

A importância nacional deste empreendimento para o setor de logística, de petróleo, industrial de base e tantos outros pode ser traduzido pelos grandiosos números de investimentos neles realizados (mais de 22 bilhões de dólares desde 2007), pela quantidade de empregos diretos gerados nas mais de 100 empresas que se encontram em sua área de atratividade (mais de 20 mil empregos em uma área que normalmente é considerada exportadora de mão de obra pouco qualificada), mas é no reconhecimento federal, ao isentar em 75% do imposto de renda as empresas que nele se instalem que se encontra o reconhecimento máximo da Administração Federal de sua relevância estratégica nacional.

Mais do que uma estrutura logística funcional essencial para o escoamento de produção nacional e aquisição de mercadorias importadas, ambos a custos que não prejudiquem a competitividade das indústrias brasileiras, o Porto Suape representa um modelo de gestão a ser copiado pelos demais portos públicos brasileiros. Esta percepção não nasce somente de suas convincentes estatísticas, mas também dos prêmios concedidos para o complexo como o melhor porto público do Brasil em 2007,

---

<sup>2</sup> O Relatório ILOS 2012, aponta que em 2012 10,6% do PIB Brasileiro foi correspondente a custos logísticos e 8,5% da receita líquida das empresas brasileiras.

pelo Instituto de Pós-Graduação, Pesquisa e Administração da Universidade Federal do Rio de Janeiro e em 2010 pelo Instituto de Logística de Supply Chain (ILOS)<sup>3</sup>.

O reconhecimento do Poder Público e do mundo acadêmico é claro, transformando o Porto Suape em um modelo a ser adotado pelos portos existentes e a construir no Brasil, a iniciativa privada acolhe este papel estratégico nacional como essencial para seus planos de investimentos. Esta união de esforços voluntários, públicos e privados o transformou no porto que mais cresce no Brasil em uma das regiões brasileiras que atravessou os mais longos períodos de decadência e estagnação econômica, com a baixa diversificação de sua economia, a obsolescência tecnológica de seu parque industrial e inócua capacidade de atração de investimentos. A Região Nordeste enxerga viabilizado com o Porto Suape seu papel como a inequívoca fronteira brasileira de crescimento no século XXI, sendo alternativa à saturação da infraestrutura logística nas regiões Sul e Sudeste e permitindo, junto com outros vários investimentos logísticos integrados ao Porto de Suape, a adequação da região e sua devida integração à economia nacional.

Contudo, a complexidade destes investimentos logísticos depende diretamente de modelos de gestão e governança eficientes e inovadores. **A Ernst & Young Terco, no projeto descrito no atestado, foi responsável por apoiar a TECON Suape, empresa responsável pela gestão do Complexo Industrial Portuário, em sua reestruturação organizacional. Os ganhos obtidos neste projeto impactaram diretamente nos custos operacionais do Porto, correspondendo assim em uma redução do custo global das inúmeras cadeias produtivas que usam a estrutura do Porto do Suape, como a indústria de petróleo, graneleira, automobilística e outras tantas.**

---

<sup>3</sup> Em análise realizada pela COPPEAD/ UFRJ em 2007, o Porto de Suape foi considerado o melhor porto público do País, e um estudo da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) classificou o porto como a Segunda Melhor Gestão Ambiental entre os Portos Brasileiros. Em 2010, o Instituto de Logística e Supply Chain (Ilos) apontou Suape como o Melhor Porto Brasileiro em pesquisa realizada com mais de 300 empresários.

Outro ganho rápido para os setores nacionais está no aumento da eficiência logística da indústria nacional, acelerando os morosos processos logísticos portuários ao conferir dinamismo à estrutura interna de pessoas e processos da empresa gestora do Complexo do Suape. Este ganho, que vem sendo sustentado desde então, repercute na eficiência das empresas brasileiras, principalmente exportadoras.

Desta forma, ao analisarmos o questionamento levantado pela Comissão sobre a não realização de projetos de acompanhamento e implantação de ganhos rápidos (quick-wins) para um setor econômico de abrangência nacional, compreendemos os ganhos auferidos na prestação de serviços de reestruturação à TECON Suape como um ganho não somente para um setor, o portuário, mas de todo setor logístico e das cadeias produtivas que dele fazem uso.

#### Conclusão:

Sendo assim, requeremos a reconsideração do posicionamento da Comissão, admitindo o atestado de prestação de serviços de consultoria da Ernst & Young na TECON Suape como válido para comprovação da questionada experiência, tendo em vista a impactação nos seguintes setores econômicos<sup>4</sup>: 5011-4. Transporte Marítimo de Cabotagem; 523. Atividades Auxiliares dos Transportes Aquaviários; 525. Atividades Relacionadas à Organização do Transporte de Carga; 493. Transporte Rodoviário de Carga.

---

<sup>4</sup> Definição de Setor Econômico trazida pelo item 1.7 do Apêndice IV do Projeto Básico (Glossário): são aqueles definidos pela CONCLA - Comissão Nacional de Classificação/MPOG que relaciona 21 seções de setores econômicos e, dentre estas, a divisão de Transporte Aéreo, nos grupos Transporte Aéreo de Passageiros e Transporte Aéreo de Carga.

### 3) DO ATESTADO DA FETRANSPOR

Em nossos serviços prestados para a FETRANSPOR - Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado do Rio de Janeiro, a **Ernst & Young** conferiu, através de uma série de quick wins para a instituição e principalmente para seu produto principal, o Rio Card, eficiência na prestação de serviços públicos e dinamismo a uma das maiores malhas de transporte público urbano no país.

Dentre os serviços aperfeiçoados por nossa consultoria, destaca-se o sistema de bilhetagem eletrônica integrada, conhecido como Bilhete Único.

De acordo com estudo feito pela Fundação Getúlio Vargas, o Bilhete Único contribui diretamente para o crescimento no índice da empregabilidade no Grande Rio. A notícia é consequência da redução de custos com transporte proporcionado pelo programa estadual. Os empregadores deixaram de selecionar seus funcionários a partir do local onde moram, gerando um equilíbrio na distribuição de empregos entre moradores de diferentes regiões.

No ano de 2010, o Ministério do Trabalho concluiu que o Estado do Rio criou 149 mil novos postos de trabalho formais, um dos melhores índices já registrados. A pesquisa da FGV também sinalizou para o crescimento em 1,3% em oportunidades de emprego no mesmo período.

Em função de todas estas peculiaridades, a Secretaria de Transportes do Estado do Rio de Janeiro recebeu o prêmio de Melhor Programa de Transporte Público da América Latina durante congresso em Dubai. A escolha foi feita pela União Internacional de Transportes Públicos, dentre centenas de iniciativas espalhadas pelo mundo. A eficiência do serviço levanta interesse de representantes de muitos países, que frequentemente visitam a Secretaria de Transportes, interessados em absorver know how e aplicar a tecnologia em outras regiões. O



**Massachusetts Institute of Technology - MIT - e o Banco Mundial, também reconheceram o Bilhete Único Intermunicipal do Rio como uma boa prática na área de subsídio ao atendimento social, e selecionaram o programa como case de destaque do Senseable City Lab - The Urban Code, realizado em novembro, nos Estados Unidos.**

Outro ponto importante do Bilhete Único - elogiado e recomendado pelo Banco Mundial - foi o índice médio de abatimento, da ordem de 25% no custo de vale-transporte das empresas. Importante parceiro do Estado do Rio de Janeiro na viabilização de programas de avanço da mobilidade, o Banco Mundial reconhece o Bilhete Único como importante ferramenta de desenvolvimento social, gerido a partir do uso consciente e transparente do dinheiro público (fonte: sítio da SETRANS - Secretaria de Estado de Transportes do Rio de Janeiro).

Esta série de reconhecimentos nacionais e internacionais transformou a FETRANSPOR e seus serviços de bilhetagem, acelerados pela Ernst & Young, em referência nacional e internacional, sendo adaptada para outros estados brasileiros e países. Os resultados alcançados nesta relação foram manifestos em outros estados da federação, reforçando a referência do Bilhete Único como um sistema inclusivo de mobilidade urbana, um desafio considerado estratégico pelo Governo Federal, e a FETRANSPOR como referência em um setor que emprega diretamente 500 mil pessoas no Brasil.

#### Conclusão:

Pelos impactos gerados nacionalmente e internacionalmente pelas boas práticas desenvolvidas na FETRANSPOR com o apoio da Ernst & Young, destacadamente no setor econômico de transportes urbanos de passageiros, solicitamos a consideração deste atestado para habilitação no quesito de “identificação e acompanhamento da implantação de ganhos rápidos (quick wins) para

um setor econômico de abrangência nacional”, já que houve impactação dos seguintes setores econômicos<sup>5</sup>: 522.Atividades Auxiliares dos Transportes Terrestres; 492.Transporte Rodoviário de Passageiros; 941.Atividades de Organizações Associativas, Patronais e Empresariais; 7312-2.Agenciamento de Espaços para Publicidade, Exceto em Veículos de Comunicação; 8599-6/01.Formação de Condutores.

#### 4) DO ATESTADO DA USINA SÃO MANOEL

Uma das mais antigas usinas em operação no país, tendo sido fundada em 1949, a Usina São Manoel é uma das maiores, mais modernas e mais eficientes usinas sucroalcooleiras do Brasil, tendo sido fundamental na modernização do cultivo de cana de açúcar para os padrões internacionais que hoje o Brasil ocupa.

A estruturação de seu CSC - Centro de Serviços Compartilhados, assim como outras inovações de gestão trazidas pela Ernst & Young durante sua longa parceria com esta empresa, permitiu que a cadeia produtiva sucroalcooleira nacional utilizasse seu modelo de gestão como emblemática para sua gestão integrada em defesa de dois importantes setores de segurança nacional: a segurança alimentar e a segurança energética.

No atestado questionado, **comprova-se que a Ernst & Young traçou junto à Usina São Manoel modelos de eficiência processual que aceleraram toda sua cadeia logística e produtiva. O texto contido no atestado, inclusive, deixa explícito que o trabalho considerou identificação e apoio à implantação de ações de ganho rápido.** Ainda, ao referenciarmos a experiência da Ernst & Young como prestadora de serviços a setores de abrangência nacional, entendemos que trabalhos que geraram benchmarks em empresas de ponta de seus setores, como o caso da Usina São

---

<sup>5</sup> Definição de Setor Econômico trazida pelo item 1.7 do Apêndice IV do Projeto Básico (Glossário): são aqueles definidos pela CONCLA - Comissão Nacional de Classificação/MPOG que relaciona 21 seções de setores econômicos e, dentre estas, a divisão de Transporte Aéreo, nos grupos Transporte Aéreo de Passageiros e Transporte Aéreo de Carga.

Manoel no setor sucroalcooleiro, e sua formatação para divulgação ao mercado, como o caso em questão, impactam todo setor e suas empresas integrantes.

#### Conclusão:

Sendo assim, requeremos a reconsideração do posicionamento da Comissão, admitindo o atestado de prestação de serviços de consultoria da Ernst & Young Terco na Usina São Manoel como válido para comprovação da questionada experiência, tendo em vista a impactação nos seguintes setores econômicos<sup>6</sup>: 01113-0.Cultivo de Cana de Açúcar; 107.Fabricação e Refino de Açúcar; 193. Fabricação de biocombustíveis.

#### C. Comprovação de experiência em apoio à formulação de programas governamentais na esfera do governo federal brasileiro

Inicialmente, vale informar que, conforme verifica-se na organização dos documentos de habilitação da Recorrida, os seguintes atestados não foram apresentados para comprovação deste domínio: Secretaria de Estado de Desenvolvimento do Espírito Santo (pg. 83), ANAC (pg. 87), Fetranspor (pg. 90), Usina Açucareira São Manoel (pg. 94) e Tecon Suape S/A (pg. 97).

---

<sup>6</sup> Definição de Setor Econômico trazida pelo item 1.7 do Apêndice IV do Projeto Básico (Glossário): são aqueles definidos pela CONCLA - Comissão Nacional de Classificação/MPOG que relaciona 21 seções de setores econômicos e, dentre estas, a divisão de Transporte Aéreo, nos grupos Transporte Aéreo de Passageiros e Transporte Aéreo de Carga.

Em relação ao documento do CORECON/SP (pg. 99), não se trata de atestado, mas apenas da comprovação de registro do atestado Tecon Suape (pg. 97) no Conselho Regional de Economia.

Já no que tange aos demais atestados, temos a considerar que:

### 1) DO ATESTADO DO COMITÊ ORGANIZADOR DOS JOGOS OLÍMPICOS DE 2016

Desde outubro de 2009, quando foi anunciado como sede dos Jogos Olímpicos e Paralímpicos de 2016, o Rio de Janeiro (RJ) se prepara para receber atletas e visitantes no maior evento esportivo do **planeta**, a ser realizado pela primeira vez na **América do Sul**. A cidade passa por uma profunda transformação urbana e social: estão sendo priorizadas as construções de vias expressas, túneis e moradia, linhas de BRT (sigla para *Bus Rapid Transit*, corredor exclusivo de ônibus) e revitalização da zona portuária.

Graças às realizações, em anos anteriores, dos Jogos Pan-Americanos e Parapan-Americanos (2007), Jogos Mundiais Militares (2011) e também da Copa do Mundo de 2014, a cidade não terá de sair do zero para ser o centro do mundo esportivo em agosto de 2016. Na Vila Olímpica e Paralímpica, por exemplo, apenas 26% das instalações precisarão ser construídas.

O Rio de Janeiro sediará não somente as Olimpíadas de 2016, mas também a Copa do Mundo de 2014. A magnitude e importância destes eventos mostraram a necessidade de uma reestruturação no transporte coletivo municipal. As competições serão realizadas em quatro regiões (Copacabana, Maracanã, Barra da Tijuca e Deodoro), e as obras interligarão e facilitarão o deslocamento de atletas, turistas e moradores. Para tal, o Rio de Janeiro conta com a participação e investimento integrado entre as três esferas do poder público (Federal, Estadual e Municipal).

Para a realização da integração entre as esferas (Federal, Estadual e Municipal), foram criadas as seguintes entidades:

- APO (Autoridade Pública Olímpica), através da Lei 12.396, de 21 de março de 2011, que ratifica o protocolo de intenções firmado entre a União, o Estado e o Município do Rio de Janeiro. No âmbito Estadual a ratificação se deu pela Lei 5.949, de 13 de abril de 2011, na esfera Municipal pela Lei 5.260, de 13 de abril de 2011, com o objetivo de coordenar a participação da União, do Estado do Rio de Janeiro e do Município na preparação e realização dos Jogos Olímpico Rio 2016; e
- Empresa Olímpica Municipal - EOM, que é uma empresa pública de capital fechado, constituída sob a forma de S.A. Foi criada pela Lei 5.272 - regulamentada pelo Decreto 34.045 - ambos de Junho de 2011. A EOM funciona como ponto de contato e de integração entre a Prefeitura, os governos estadual e federal, e os diferentes agentes nacionais e internacionais envolvidos no processo de preparação da cidade para a realização destes eventos esportivos.

Ambas as empresas atuam, juntamente com o EGP (Escritório de Gestão de Projetos da Casa Civil do Estado do Rio de Janeiro), em parceria com o Rio 2016, entidade privada sem fins lucrativos, criada para a realização dos Jogos Olímpicos e Paralímpicos Rio 2016.

Com esse intuito, o Brasil assegurou as devidas garantias financeiras dos três níveis de Governo, demonstrando, desta maneira, o compromisso do país em organizar com sucesso os Jogos Olímpicos e Paraolímpicos em 2016, e desenvolver ainda mais o esporte no Brasil.

Durante a primeira fase da candidatura (Cidade Aspirante), os três níveis de Governo apresentaram ao COI cartas de garantia assinadas pelas suas respectivas autoridades máximas: o Presidente da República, o Governador do Estado do Rio de Janeiro e o Prefeito da Cidade do Rio de Janeiro. Esse apoio dos Governos foi reafirmado durante a segunda fase da candidatura (Cidade Candidata), com a

atualização da documentação de garantia, especificamente fornecida pelos Governos com o objetivo de:

- Financiar os orçamentos COJO e não-COJO
- Cobrir qualquer necessidade financeira adicional do COJO
- Cobrir quaisquer adiantamentos do COI ou outras contribuições feitas pelo COI ao COJO, que o COI possa eventualmente ter de reembolsar terceiros no caso de alguma contingência como, por exemplo, o cancelamento total ou parcial dos Jogos Olímpicos.

O projeto de Lei Orçamentária Anual de 2012 prevê um total R\$ 1,82 bilhão em investimentos do governo federal para os grandes eventos esportivos que serão realizados no Brasil entre 2013 e 2016 (Copa das Confederações de Futebol em 2013, Copa do Mundo de 2014, os Jogos Olímpicos e as Paraolimpíadas de 2016). A proposta foi levada ontem, 31, ao legislativo pela ministra do Planejamento, Miriam Belchior.

Conforme item 5 - Da Habilitação, subitens 5.2.4.1 e 5.2.4.1.1, a licitante deveria apresentar "Atestado de capacidade técnica, fornecido por pessoa jurídica de direito público ou privado, comprovando aptidão para desempenho compatível com as características relativas ao objeto desta licitação. - O atestado apresentado deverá comprovar, nos termos do item 15 do Projeto Básico, Anexo "A" deste Edital, a prestação de serviços de características similares às do objeto desta licitação e, especificamente, de consultoria especializada relativa aos seguintes assuntos: c) experiência em apoio à formulação de programas governamentais na esfera do governo federal brasileiro."

O Item 15 e seus subitens 15.1, 15.2, 15.2.1 a 15.2.3 do Projeto Básico, Anexo A, solicitam que "A Proponente Adjudicatária, eventual contratada, deverá apresentar como comprovação de qualificação técnica um ou mais atestado(s) de capacidade técnica, em nome da licitante, expedido(s) por pessoas jurídicas de direito público ou privado, comprovando aptidão para desempenho compatível com as características relativas ao objeto deste Projeto Básico":

***“15.2 - A Proponente Adjudicatária também deverá comprovar, cumulativamente, a prestação de todos os seguintes serviços especializados de consultoria:***

***15.2.1 - Diagnóstico setorial de abrangência nacional;***

***15.2.2 - Identificação e acompanhamento da implementação de ganhos rápidos (quick-wins) para um setor econômico de abrangência nacional; e***

***15.2.3 - Experiência em apoio à formulação de programas governamentais na esfera do governo federal brasileiro.”***

A alegação da empresa DTT para o atestado apresentado do Comitê Organizador dos Jogos Olímpicos Rio 2016 contradiz os requisitos do edital, pois não era exigida comprovação de prestação de serviços somente para pessoas jurídicas de direito público.

O Comitê é uma empresa privada, sem fins lucrativos e responsável pelo planejamento, entrega e legado do maior evento esportivo do mundo, os jogos olímpicos e paralímpicos de 2016. O Comitê trabalha em conjunto com os níveis municipal, estadual e federal de governo para proporcionar mais do que dias inesquecíveis em 2016. (in <http://www.rio2016.org/comite-organizador/comite/comite-organizador>)

Conforme informado no próprio site do Comitê (<http://www.rio2016.org/patrocinadores/ernst-young-terco>), “Como apoiadora oficial do Rio 2016, a Ernst & Young Terco prestará serviços exclusivos de consultoria e

auditoria interna, ajudando a construir um legado duradouro dos Jogos Olímpicos. Esses serviços incluem (mas não estão limitados) a direcionamento estratégico, gestão de projetos, governança e controles internos, supply chain, consultoria em TI, recursos humanos, organização e gestão da mudança, consultoria tributária, cumprimento das obrigações tributárias, contabilidade financeira, relatórios não-financeiros e de desempenho, cumprimento regulatório, gestão de riscos, auditoria interna, prevenção e investigação de fraudes e processos administrativos, financeiros e corporativos. Nossa atuação está apoiada em três pilares globais que sustentam os princípios, a filosofia e a estratégia da Ernst & Young em todo o mundo: empreendedorismo, globalização e pessoas. Esses pilares direcionam o nosso papel de contribuir para a formação de um ambiente de negócios transparente e capaz de realizar o potencial de pessoas e de organizações, tendo em vista a construção de uma economia sustentável. Esses pilares nortearão nossos serviços, de forma a apoiar o Rio 2016 na preparação e entrega dos Jogos e contribuir para deixar um legado duradouro ao Movimento Olímpico, ao Rio de Janeiro e ao Brasil.”

Por fim, a DTT mostrou desconhecer o solicitado no edital sob a alegação de que o trabalho em nada teria de formulação de programa governamental, sendo que é de conhecimento público com o foi explicitado anteriormente o envolvimento e investimento tanto do Governo Federal, quanto Estadual e Municipal. O Atestado Apresentado refere-se à assessoria na gestão do Programa como um todo envolvendo a estruturação, organização, desenvolvimento e descomissionamento do Comitê Rio 2016 Organizador dos Jogos Olímpicos Rio 2016 e portanto comprova nossa experiência em apoio à formulação de programas governamentais considerando as três esferas do governo brasileiro (Federal, Estadual e Municipal).

Entendemos, portanto, que a Comissão acertadamente considerou aceito o atestado apresentado para este domínio da etapa de habilitação do processo.



## 2) DO ATESTADO DO BNDES (pg. 107)

Este projeto consistiu em apoio ao BNDES na operacionalização do Fundo de Estruturação de projetos FEP (Chamada Publica BNDES/FEP n. 02/2008).

Conforme site do BNDES (["http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/bndes/bndes\\_pt/Institucional/Apoio\\_Financeiro/Apoio\\_a\\_estudos\\_e\\_pesquisas/"](http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/bndes/bndes_pt/Institucional/Apoio_Financeiro/Apoio_a_estudos_e_pesquisas/)), "O BNDES financia, com recursos não reembolsáveis, a realização de pesquisas ou estudos que contribuam para a formulação de políticas públicas ou a geração de projetos relacionados ao desenvolvimento econômico e social do Brasil e da América Latina. Para isto, foi criado o Fundo de Estruturação de Projetos (BNDES FEP), constituído com parte dos lucros anuais do BNDES."

Nosso projeto, para o qual o atestado foi apresentado, também está divulgado no site do BNDES, no link "["http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/bndes/bndes\\_pt/Institucional/Apoio\\_Financeiro/Apoio\\_a\\_estudos\\_e\\_pesquisas/BNDES\\_FEP/prospeccao/chamada\\_corredor.html"](http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/bndes/bndes_pt/Institucional/Apoio_Financeiro/Apoio_a_estudos_e_pesquisas/BNDES_FEP/prospeccao/chamada_corredor.html)".

"Chamada Pública BNDES/FEP Prospecção nº 02/2008 - Logística ferroviária Brasil-Chile":

Estudos e pesquisas para avaliação técnica, econômico-financeira e jurídico-regulatória de soluções destinadas a viabilizar um sistema logístico ferroviário de carga entre portos do Sul/Sudeste do Brasil e portos do Chile.

A integração da América do Sul tem se consagrado como uma das mais elevadas prioridades da política externa brasileira. Nas duas últimas décadas, observou-se o desenvolvimento de uma forte agenda de integração, confirmada por resultados visíveis sobre a produção, o incremento do comércio intrarregional, a valorização da pauta exportadora e a facilitação da circulação de bens, serviços e pessoas.

A despeito dos avanços logrados, grandes desafios ainda se apresentam ao processo de integração regional, tais como a criação de uma rede de infraestrutura moderna, que permita superar os atuais gargalos à conectividade e reduza as assimetrias entre os países do continente.

Com essa perspectiva, o BNDES lançou, em 2008, a Chamada Pública de Seleção BNDES/FEP nº 02/2008. Seu objetivo era financiar estudos e pesquisas para consolidar informações e apresentar propostas que aperfeiçoem o transporte ferroviário de cargas entre os portos no Sul/Sudeste do Brasil e os portos no Chile.

#### Resultados:

As empresas selecionadas para receber o apoio financeiro destinado à realização dos estudos foram: Empresa Brasileira de Engenharia e Infraestrutura - EBEI, ENEFER - Consultoria, Projetos Ltda, Ernst Young Terco Assessoria Empresarial Ltda, Siqueira Castro Advogados, Trends Engenharia e Infraestrutura Ltda e Vetec Engenharia Ltda.

O Estudo, que apresentou uma alternativa logística ferroviária para a região, envolve também aspectos de demanda, de engenharia, econômico-financeiros, sócio-ambientais e jurídico-institucionais. Foi estruturado em três fases, compostas por 14 produtos:

Fase 1: Cenários Macroeconômicos e Caracterização dos Corredores (Produtos 1, 2 e 3). Análise preliminar das principais alternativas de transporte multimodal, entre portos do sul/sudeste do Brasil e portos do Chile, avaliando o potencial de demanda e características físicas.

Fase 2: Estudos Técnicos Referentes ao Eixo de Capricórnio (Produtos 4 a 13). Esforço analítico concentrado sobre o Eixo de Capricórnio. - consenso no sentido de ofertar uma alternativa logística ferroviária como mecanismo de desenvolvimento e integração regional.

Fase 3: Elaboração do Relatório Final e seus Anexos (Produto 14).  
Consolidação e edição das informações levantadas ao longo das Etapas 1 e 2. O resultado consiste num relatório final e seus anexos. “

Fica claro pelo supracitado que para a realização deste tipo de diagnóstico e trabalho a metodologia utilizada considerou e não poderia ser diferente, avaliação de alternativas da malha logística ferroviária (setor de abrangência nacional) em todo o território nacional (demonstrando experiência de apoio à formulação de programas governamentais na esfera do governo federal brasileiro, o que fica claro no escopo do atestado apresentado e nas informações supramencionadas) e que têm impacto direto no escoamento da produção nacional, para conseguir concluir a potencialidade e viabilização de sistema logístico entre portos no Sul/Sudeste do Brasil e portos no Chile.

Para finalizar, a DTT mais uma vez demonstrou desconhecer o solicitado no edital sob a alegação de que o trabalho não teria abrangência nacional. O edital solicita a demonstração de experiência de apoio à formulação de programas governamentais na esfera do governo federal brasileiro, o que fica claro no escopo do atestado apresentado e nas informações supramencionadas. Em momento algum é requerido que o trabalho tenha abrangência nacional, não podendo este conceito de extensão territorial ser confundido com o de esfera do governo federal, o qual denota não uma abrangência geográfica, mas sim um âmbito de atribuições/competências.

### **3) DO ATESTADO DO BNDES (pg. 108)**

O Projeto faz parte do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), que prevê recursos para a finalização das obras de implantação do sistema de pistas. Vide abaixo trecho do termo de referência que pautou a contratação e execução dos serviços atestados (Concorrência n. 01/2008 - BNDES PND):

## 1. OBJETO

*1.1 Contratação de estudos técnicos especializados visando à realização de estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental e à estruturação da concessão - convencional ou patrocinada - para implantação e operação do Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante, no Estado do Rio Grande do Norte.*

*1.2 O Projeto consiste no prosseguimento e na conclusão das obras de implantação da infra-estrutura do novo aeroporto localizado no município de São Gonçalo do Amarante - RN. Atualmente, a INFRAERO, mediante convênio com o Batalhão de Engenharia do Exército, vem executando as obras de implantação da pista de pouso e da pista de táxi (sistema de pistas), com previsão de conclusão para o primeiro semestre de 2009.*

*1.3 A empresa ou o consórcio responsável pela execução do Serviço (Contratada) deverá revisar estudos relativos ao Projeto que eventualmente tenham sido executados por terceiros e que venham a ser disponibilizados pelo BNDES.*

## 2. JUSTIFICATIVA E CONSIDERAÇÕES INICIAIS

*2.1 A movimentação de passageiros, aeronaves e cargas na Região Metropolitana de Natal é atualmente feita através do Aeroporto Internacional Augusto Severo que, com a implantação do novo sítio aeroportuário em São Gonçalo do Amarante deverá ser restrito ao uso militar. O novo aeroporto deverá permitir a expansão dessas atividades, de acordo com os requisitos nacionais e internacionais de segurança, e a redução nos custos de transporte de cargas e passageiros no Estado do Rio Grande do Norte. O Projeto faz parte do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), que prevê recursos para a finalização das obras de implantação do sistema de pistas.*

*2.2 O sítio aeroportuário situa-se na área geográfica brasileira mais próxima da Europa, o que significa um menor tempo de viagem entre o Brasil e localidades desse continente. Assim, além de servir ao turismo internacional para o Rio Grande do Norte, o Projeto também tem importância para o escoamento das exportações e das importações. O Projeto poderá agregar uma Zona de Processamento de Exportação ("ZPE"), devendo avaliar os possíveis impactos da implantação de uma ZPE em termos da demanda e dos custos do Projeto e das especificações técnicas do aeroporto.*

*2.3 Uma questão fundamental que permeia todo o trabalho descrito a seguir é a de como um serviço público poderá ser estruturado como um negócio privado por meio de uma concessão, convencional ou patrocinada, no contexto regulatório do setor aéreo brasileiro. O referido arcabouço regulatório deverá estar em mudança durante o curso do Serviço, o que impõe riscos e restrições, mas também abre oportunidades para a estruturação da concessão. Esse contexto terá influência decisiva principalmente para a formação de cenários, para a modelagem econômico-financeira e para a estruturação jurídica, conteúdos descritos respectivamente nos subitens 3.1.3, 3.4 e 3.5.2.*

*2.4 A Concessão será estruturada a partir de uma repartição clara e objetiva de riscos entre os parceiros público e privado. Assim, cabe ao poder público assegurar que o parceiro privado administre e gerencie corretamente os riscos que lhe foram atribuídos. Por isso, no subitem 3.5, "Preparação para a Licitação da Concessão", o Serviço prevê o desenvolvimento de parâmetros relacionados com os desempenhos percebidos pelos diversos tipos de usuários, como conforto, tempo de disponibilidade operacional do aeroporto, etc.*

Quanto à alegação da DTT de que o atestado possui a expressão "vem cumprindo": 1) O edital não exigia que fossem apresentados atestados somente de projetos finalizados, 2) O início do projeto aconteceu em 12/12/2008 com duração de 24 meses, ou seja, o projeto já foi finalizado 3) O atestado contém especificado os serviços executados até a presente data de emissão do atestado 11/março/2011,

comprovando nosso apoio ao programa governamental, cuja experiência era requerida.

Mais uma vez, fica claro pelo supracitado que para a realização deste tipo de diagnóstico e trabalho a metodologia utilizada precisa considerar e saber características do território nacional para apoiar a concessão de implantação e operação de um Aeroporto. Neste sentido, mesmo não sendo requerido pelo edital, fica clara a abrangência do estudo e trabalho realizado em âmbito nacional.

Por fim, a DTT mais uma vez demonstrou desconhecer o solicitado no edital sob a alegação de que o trabalho não teria abrangência nacional. O edital solicita a demonstração de experiência em apoio à formulação de programas governamentais na esfera do governo federal brasileiro, o que fica claro para a concessão de aeroporto em qualquer tipo de região do território nacional e por este tema fazer parte do PAC, um programa maior do governo federal de aumento do número de aeroportos regionais no País. Em momento algum é requerido que o trabalho tenha abrangência nacional, não podendo este conceito de extensão territorial ser confundido com o de esfera do governo federal, o qual denota não uma abrangência geográfica, mas sim um âmbito de atribuições/competências.

#### **4) DO ATESTADO DO MINISTÉRIO DA PESCA E DA AQUICULTURA (pg. 111)**

O projeto serviu de apoio ao Ministério da Pesca no atendimento ao seu Plano Nacional de Desenvolvimento da Aquicultura e Pesca conforme descrito no termo de referência do edital de licitação e reproduzido abaixo (TOMADA DE PREÇOS Nº TP-009/2010, PROCESSO Nº 00350.002342/2010-74)

## **1 - ESPECIFICAÇÃO DO OBJETO**

*1.1 A presente Licitação tem por objeto a contratação de pessoa jurídica para realização de estudo de mercado, planejamento de investimentos e desenvolvimento de modelo de gestão para implantação e/ou reforma de infraestruturas de apoio à cadeia produtiva da pesca no litoral do Estado do Paraná, conforme especificações constantes neste Termo de Referência que ppautou a contratação e a execução dos serviços atestados.*

## **2 - "JUSTIFICATIVA"**

*2.1 O objetivo do Governo Federal para o setor da pesca e aquicultura, expresso no Plano Nacional de Desenvolvimento da Aquicultura e da Pesca - Mais Pesca e Aquicultura, é "promover o desenvolvimento sustentável do setor pesqueiro e aqüícola, articulando todos aqueles envolvidos com a pesca e a aquicultura, consolidando uma política de Estado com inclusão social e contribuindo para a segurança e soberania alimentar do Brasil".*

*2.2 De acordo com este Plano, "estruturar a cadeia produtiva é o grande desafio para garantir aumento e regularidade da oferta, qualidade e renda aos pescadores e aqüicultores e com um preço acessível aos consumidores".*

*2.3 Para isso, o Ministério da Pesca e Aquicultura (MPA) tem investido na construção, recuperação e ampliação de infraestruturas de apoio à cadeia produtiva da pesca e da aquicultura, de maneira a contribuir para a melhora da logística de descarga e distribuição do pescado, viabilizando a oferta do produto de forma mais ágil e a custos menores.*

*2.4 Em que pesem estas iniciativas, verifica-se uma carência de infraestruturas adequadas de apoio à cadeia produtiva e logística em várias localidades como, por exemplo, o litoral paranaense, o qual é considerado o terceiro celeiro mundial de reprodução de animais aquáticos.*

*2.5 Ademais, o litoral paranaense destaca-se pela existência de 60 comunidades pesqueiras e cerca de 5.300 pescadores artesanais, conforme dados de*



2006 do Projeto de Monitoramento da Atividade Pesqueira no Litoral do Brasil - "Projeto Estatpesca", resultado de uma parceria entre a Seap/PR, o Instituto Brasileiro do Meio-Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) e a Fundação de Amparo à Pesquisa de Recursos Vivos na Zona Econômica Exclusiva (Fundação Prozee).

2.6 Segundo dados do "Boletim Estatístico da Pesca de 2007", elaborado pelo IBAMA, o Estado do Paraná tem uma produção estimada de 22,4 mil toneladas considerando-se a pesca extrativa e a aquicultura (Tabela 1).

2.7 O Estado do Paraná necessita de investimentos adicionais nos diversos elos da cadeia produtiva para otimizar as atividades de recepção, beneficiamento, armazenamento, distribuição e comercialização de pescado. Com o estudo, será possível conhecer a realidade do mercado local, dimensionar as infra-estruturas mais adequadas para os respectivos produtos e serviços a serem ofertados, planejar os investimentos e desenvolver os modelos de gestão para implantação e/ou reforma de infraestruturas de apoio à cadeia produtiva da pesca no litoral paranaense.

Neste sentido, é notadamente de conhecimento comum que para a realização deste tipo de diagnóstico a metodologia utilizada precisa considerar e saber características, tais como: Processo Produtivo, Cadeia Produtiva, Malha Logística/de escoamento de Produção necessária, dentre outros. O trabalho foi realizado para o Ministério da Pesca (Governo Federal), dentro do seu programa de Âmbito Nacional de desenvolvimento da Pesca e da Aquicultura em todo o território nacional e que considera as principais regiões do país necessitadas de desenvolvimento nestas questões.

Sendo assim, a DTT mais uma vez demonstrou total desconhecimento no solicitado no edital e sobre programas realizados pelo Governo Federal que como todos sabem visa impactar os setores econômicos em âmbito nacional, sob a alegação de que o trabalho não teria abrangência nacional. O edital solicita a demonstração de experiência em apoio à formulação de programas governamentais na esfera do governo federal brasileiro, o que fica claro com o apresentado em nosso atestado. Em



momento algum é requerido que o trabalho tenha abrangência nacional, não podendo este conceito de extensão territorial ser confundido com o de esfera do governo federal, o qual denota não uma abrangência geográfica, mas sim um âmbito de atribuições/competências.

## 5) DO ATESTADO DO MINISTÉRIO DA PESCA E DA AQUICULTURA

Conforme item 2.8 do termo de referência do edital que originou a contratação do escopo atestado (Processo n. 00350.001437/2009-37), o projeto teve como objetivo apoiar a missão do Ministério da Pesca e Aquicultura expresso em seu Plano Estratégico 2008-2011 de “promover o desenvolvimento sustentável da aquicultura e pesca, articulando atores, consolidando uma política de Estado com inclusão social e contribuindo para a soberania alimentar do Brasil”,

*2.8 Diante desse contexto e tendo em vista a missão do Ministério da Pesca e Aquicultura (MPA), expressa em seu Plano Estratégico 2008-2011, de “promover o desenvolvimento sustentável da aquicultura e pesca, articulando atores, consolidando uma política de Estado com inclusão social e contribuindo para a soberania alimentar do Brasil”, o presente Termo de Referência visa a contratação de pessoa jurídica para caracterização da cadeia produtiva da pesca do litoral sul do Espírito Santo e desenvolvimento de estudo de viabilidade técnica, econômica e ambiental (EVTEA) para implantação de infra-estruturas pesqueiras na região de influência do setor pesqueiro do distrito de Itaipava, município de Itapemirim/ES.*

Neste sentido, é notadamente de conhecimento comum que para a realização deste tipo de diagnóstico a metodologia utilizada precisa considerar e saber características, tais como: Processo Produtivo, Cadeia Produtiva, Malha Logística/de escoamento de Produção necessária, dentre outros. O trabalho foi realizado para o Ministério da Pesca (Governo Federal), dentro do seu programa de Âmbito Nacional de desenvolvimento da Pesca e da Aquicultura em todo o território

nacional e que considera as principais regiões do país necessitadas de desenvolvimento nestas questões.

Sendo assim, a DTT mais uma vez demonstrou total desconhecimento no solicitado no edital e sobre programas realizados pelo Governo Federal que como todos sabem visa impactar os setores econômicos em âmbito nacional, sob a alegação de que o trabalho não teria abrangência nacional. O edital solicita a demonstração de experiência em apoio à formulação de programas governamentais na esfera do governo federal brasileiro, o que fica claro com o apresentado em nosso atestado. Em momento algum é requerido que o trabalho tenha abrangência nacional, não podendo este conceito de extensão territorial ser confundido com o de esfera do governo federal, o qual denota não uma abrangência geográfica, mas sim um âmbito de atribuições/competências.

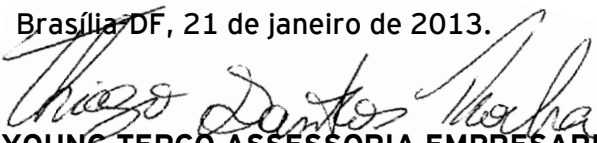
#### IV - CONCLUSÃO

Diante do exposto, com base no acima demonstrado, nos princípios de direito administrativo e na legislação aplicável, requer sejam julgadas procedentes as CONTRARRAZÕES ao RECURSO ADMINISTRATIVO ora interposto, para que seja modificada a r. decisão desta D. Comissão Especial de Licitação a fim de habilitar a empresa ERNST & YOUNG TERCO ASSESSORIA EMPRESARIAL LTDA., mantendo a inabilitação do Consórcio SAC-PR, como medida de justiça!

Termos em que,

Pede deferimento.

Brasília-DF, 21 de janeiro de 2013.



ERNST & YOUNG TERCO ASSESSORIA EMPRESARIAL LTDA.  
Thiago Santos Rocha  
Procurador