

## **DECISÃO SOBRE IMPUGNAÇÃO AO EDITAL DA LICITAÇÃO LRE ELETRÔNICA Nº 002/2020-EMAP, APRESENTADA PELAS EMPRESAS DSOARES EMPREENDIMENTOS E CONSTRUÇÕES EIRELI e LOURES E FIGUEIREDO SOCIEDADE DE ADVOGADOS.**

Tratam-se de dois Pedidos de Impugnação ao Edital apresentados pelas empresas **DSOARES EMPREENDIMENTOS E CONSTRUÇÕES EIRELI E LOURES E FIGUEIREDO SOCIEDADE DE ADVOGADOS** referente ao Edital da Licitação LRE Eletrônica nº 002/2020-EMAP, cujo objeto é a contratação de empresa especializada para execução de Sondagem e Levantamento de Sísmica no Mar, Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) e Desenvolvimento de Projeto Conceitual e Executivo e Desenvolvimento de Estudo de Impacto Ambiental e respectivo Relatório de Impacto Ambiental – EIA/RIMA para Aprofundamento do Fundo Marítimo em Áreas ao Norte e ao Sul da Ilha de Guarapirá, no Porto do Itaqui, em São Luís, Estado do Maranhão.

### **I – DA ADMISSIBILIDADE**

Inicialmente, cabe analisar o requisito de admissibilidade da referida impugnação, ou seja, apreciar se a mesma foi interposta dentro do prazo estabelecido para tal. Desta forma, o subitem 2.1 do edital estabelece que: *“2.1. Qualquer cidadão ou interessado poderá solicitar esclarecimentos ou impugnar o ato convocatório da licitação, no prazo de até 5 (cinco) dias úteis antes da data fixada para a ocorrência do certame (...)”*.

Dessa forma, considerando a obediência das disposições dos subitens 2.1 e 2.2 do edital, tem-se que as impugnações são tempestivas, pelo que se passa à análise de suas alegações.

### **II – DAS ALEGAÇÕES**

As duas peças de impugnações versam, em apertada síntese, sobre o mesmo ponto, visando o parcelamento do objeto da licitação, com o desmembramento em lotes o que, segundo sua visão, ampliaria o leque de participantes e aumentaria a competitividade.

A Impugnante **DSOARES EMPREENDIMENTOS E CONSTRUÇÕES EIRELI** ao final requer: *“seja dado provimento a presente impugnação, desmembrando o objeto em lotes, permitindo a participação das empresas especializadas em cada serviço de forma isolada, aumentando assim a quantidade de licitantes e que atenda com maior segurança o interesse público e o objetivo de obter a proposta mais vantajosa para a EMAP, tanto em qualidade, quanto em preço. Caso não seja este o entendimento, que seja anulado o procedimento licitatório conforme artigo 62 da Lei 13.303/16, pois as ilegalidades apresentadas trarão máculas ao interesse público, redundando em decretação de nulidade de todo o certame e dos demais atos que a ele sucederem.”*

A Impugnante **LOURES E FIGUEIREDO SOCIEDADE DE ADVOGADOS** ao final requer: *“seja dado provimento a presente impugnação para que seja feito o desmembramento do objeto do Edital em 3 (três) lotes, excluindo assim, as características ora impugnadas do ato convocatório, retificando o Edital.”*

Conforme se verifica, as duas peças impugnatórias trazem pedidos análogos, por tal razão faremos a análise dos pedidos conjuntamente.

### III - DA ANÁLISE DO MÉRITO

De conhecimento das impugnações apresentadas, passa-se a analisar as alegações das Impugnantes:

De início, cumpre esclarecer que a Administração procura sempre atender ao interesse público, respeitando todos os princípios basilares da licitação e dos atos administrativos, mormente o da legalidade.

Isto posto, cumpre destacar que a discricionariedade da Administração para definir o objeto da licitação encontra-se disposta no art. 31 e 32 da Lei n° 13.303/2016, com o respaldo do entendimento sumulado do Tribunal de Contas da União, por meio da súmula n° 247/TCU que assim dispõe:

*SUMÚLA 247 - É obrigatória a admissão da adjudicação por item e não por preço global, nos editais das licitações para a contratação de obras, serviços, Compras e alienações, cujo objeto seja divisível, **desde que não haja prejuízo para o conjunto ou complexo ou perda de economia de escala**, tendo em vista o objetivo de propiciar a ampla participação de licitantes que, embora não dispondo de capacidade para a execução, fornecimento ou aquisição da totalidade do objeto, possam fazê-lo com relação a itens ou unidades autônomas, devendo as exigências de habilitação adequar-se a essa divisibilidade. (grifamos)*

Assim, a divisão do objeto depende da viabilidade técnica e econômica, tendo a Administração prerrogativa para analisar caso a caso, dentro dos limites de sua discricionariedade, a possibilidade do objeto ser fracionado.

Nesse sentido, cita-se trecho do voto do Ministro Relator Marcos Bemquerer Costa proferido no **Acórdão 1946/2006-TCU**. Na oportunidade, restou muito bem explanado que o parcelamento do objeto licitado deverá ser técnica e economicamente viável para administração, fazendo menção a outros acórdãos do TCU e posições doutrinárias:

*“Como regra geral, nos termos do art. 23, § 1º, da Lei n° 8.666/1993, exige-se o parcelamento do objeto licitado sempre que isso se mostre **técnica e economicamente viável**. A respeito da matéria, esta Corte de Contas já editou a Súmula n° 247/2004, verbis: “É obrigatória a admissão da adjudicação por item e não por preço global, nos editais das licitações para a contratação de obras, serviços, compras e alienações, cujo objeto seja divisível, **desde que não haja prejuízo**”*

- 2 -

*para o conjunto ou complexo ou perda de economia de escala, tendo em vista o objetivo de propiciar a ampla participação de licitantes...”. Depreende-se do dispositivo legal que a divisão do objeto deverá ser implementada sempre que houver viabilidade técnica e econômica para a sua adoção.*

***Desta feita, é mister considerar dois os aspectos básicos acima suscitados, quais sejam, o técnico e o econômico. Sob o primeiro, o parcelamento dependerá da divisibilidade do objeto licitado. No que concerne ao segundo quesito, o fracionamento deve ser balizado pelas vantagens econômicas que proporciona à Administração Pública, com a redução de custos ou despesas, de modo a proporcionar a obtenção de uma contratação mais vantajosa para a Administração.***

*Por pertinente, trago à baila escólio de **Marçal Justen Filho**: ‘O fracionamento em lotes deve respeitar a integridade qualitativa do objeto a ser executado. Não é possível desnaturar um certo objeto, fragmentando-o em contratações diversas e que importam o risco de impossibilidade de execução satisfatória.’ (Comentários à Lei de Licitações e Contratos Administrativos. 10. ed. São Paulo: Dialética, 2004. p. 209). (...)*

*Desse modo, a fragmentação do objeto em vários, ocasionado diversas contratações, poderá comprometer o funcionamento, à guisa concatenada, do serviço que se vislumbra obter, revelando risco de impossibilidade de execução satisfatória do serviço.*

*Ainda sob a perspectiva técnica, impende lançar luzes sobre a centralização da responsabilidade em uma única empresa contratada, a qual considero adequada não apenas em vista do acompanhamento de problemas e soluções, mas mormente em termos de facilitar a verificação das suas causas e atribuição de responsabilidade, de modo a aumentar o controle sobre a execução do objeto licitado.*

*Por outras palavras, em vista das razões técnicas, a execução do serviço de manutenção predial, de forma integralizada, por um só particular se mostra mais satisfatória do que a se fosse efetuada por vários particulares, no presente caso.*

(...)

***É cediço que a regra é o parcelamento do objeto de que trata o § 1º do art. 23 da Lei Geral de Licitações e Contratos, cujo objetivo é o de melhor aproveitar os recursos disponíveis no mercado e ampliar a competitividade, mas é imprescindível que se estabeleça que a divisão do objeto seja técnica e economicamente viável. Do contrário, existindo a possibilidade de risco ao conjunto do objeto pretendido, não há razão em fragmentar inadequadamente os serviços a serem contratados.***

**Acórdão 1946/2006 Plenário (Voto do Ministro Relator)**

*Destacamos*

Submetidas as alegações ao exame da unidade requisitante, responsável pela elaboração do Termo de Referência que orientou este certame, foram apresentados os esclarecimentos conforme parecer anexo a esta decisão, do qual destacamos o seguinte trecho:

*“Diante do exposto, conseguimos contabilizar, em 2019, perdas financeiras na ordem de R\$14 milhões [(G) + (O)], por ausência dos estudos, projeto e dragagem de aprofundamento do Fundo Marítimo em Áreas ao Norte e ao Sul da Ilha de Guarapirá, no Porto do Itaqui, São Luis/MA. O referido valor dividido por 12 meses, teríamos o valor de R\$ 1,16 milhão de perda financeira por mês.*

*Desta forma, demonstrou-se que a cada mês de atraso na licitação, perde-se valor semelhante ao demonstrado, agravado pela chegada da 2ª fase do TEGRAM (agosto/2020) e um possível não atendimento a movimentação de carga de celulose (valores conforme explicitados acima, consideráveis, porém ainda incalculáveis). Após a Construção do Berço 99 e não executada a referida dragagem a EMAP estará sujeita às condições contratuais, conforme citado anteriormente.*

*Conclui-se que neste caso:*

*Com a Licitação permitindo o Consórcio, não haverá impedimentos para apresentação da melhor proposta pelas licitantes formadoras do mesmo, pois entende-se que se cada um dos participantes do Consórcio apresentar seu melhor preço, esta será a melhor proposta;*

*O aludido ganho de competitividade na licitação com a divisão em lotes pode gerar um demasiado alongamento do processo de licitação, uma vez que é mandatária a conclusão de todos os lotes para que todos os contratos sejam assinados e então executados os serviços. Exemplo de atraso está ocorrendo*

- 4 -

*nesta Administração com a LRE Presencial 005/2019 – EMAP elaboradas nos moldes do pedido das empresas recorrentes, ou seja, por Lotes. A referida LRE Presencial 005/2019 foi publicada em 27/06/2019 e perdura até os dias atuais, ou seja, estamos a exatamente 12 dias corridos de completar um ano da publicação do seu edital. Neste sentido, qualquer desconto dado por qualquer uma das licitantes não compensará a perda financeira, o que pode ser facilmente notado se comparado as perdas aqui levantadas com processo/orçamento sigiloso nº153/2020.*

*Por fim, mediante o exposto, face ao contexto operacional existente, o parcelamento do objeto, conforme reivindicam os citados pedidos de impugnação, os quais cintam a Lei 13.303/2016 em seus Arts. 31 e 32, não trará ganho que justifique a não conclusão do processo licitatório no horizonte previamente planejado. Uma vez que o objetivo maior da Licitação é o Projeto de Dragagem dos altos-fundos ao Norte e ao Sul da Ilha de Guarapirã e o respectivo EIA/RIMA do projeto, os quais se complementam e receberão informações dos serviços de Sísmica no Mar e Sondagem, ou seja, o objetivo, é termos ao final do contrato, todos os produtos necessários à Licitação da Obra da Dragagem propriamente dita. Desta forma, é necessário que os serviços sejam desenvolvidos em um único processo de gestão, que ocorrerá com a permitida formação do consórcio, mantendo a Licitação conforme instrumento convocatório.”*

Desta forma, com base na manifestação do setor técnico e no posicionamento do Tribunal de Contas da União, não merecem serem acolhidas as alegações aqui apresentadas.

#### IV – DA DECISÃO DA COMISSÃO

Diante do exposto, por via de consequência, CONHECE-SE as presentes impugnações apresentadas pelas empresas **DSOARES EMPREENDIMENTOS E CONSTRUÇÕES EIRELI** e **LOURES E FIGUEIREDO SOCIEDADE DE ADVOGADOS**, para no mérito julgá-las **IMPROCEDENTES** em todos os seus termos.

São Luís-MA, 16 de junho de 2020.

Caroline Santos Maranhão  
Presidente da CSL/EMAP

João Luís Diniz Nogueira  
Membro da CSL/EMAP

Vinicius Leitão Machado Filho  
Membro da CSL/EMAP

## **ANEXO – PARECER TÉCNICO GERÊNCIA DE PROJETO DA EMAP**

À DEM

Vimos, através deste, informar que recebemos por e-mail da CSL pedidos de Impugnação ao Edital da Licitação LRE Eletrônica N° 002/2020 – EMAP cujo objeto consiste em:

Contratação de empresa especializada para execução de Sondagem e Levantamento de Sísmica no Mar, Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) e Desenvolvimento de Projeto Conceitual e Executivo e Desenvolvimento de Estudo de Impacto Ambiental e respectivo Relatório de Impacto Ambiental – EIA/RIMA para Aprofundamento do Fundo Marítimo em Áreas ao Norte e ao Sul da Ilha de Guarapirá, no Porto do Itaqui, São Luis/MA, com equipe técnica disponível na sede da EMAP em São Luís - MA até a finalização das atividades.

### 1. Do Pedido de Impugnação:

As empresas, Loures e Figueiredo Sociedade de Advogados e D Soares Empreendimentos e Construções EIRELI, solicitam que o referido edital seja retificado de forma que cada empresa possa participar isoladamente e não em regime de consórcio conforme itens 3.4 e 3.5 do edital.

### 2. Da justificativa da Contratação:

Conforme estudos batimétricos e Solicitação de Estudo de Engenharia (SEE) emitida pela Gerência de Operação Portuária da EMAP, as áreas ao Norte e ao Sul da Ilha de Guarapirá, quando em baixamar, apresentam nível do fundo marinho acima do que pode ser considerado seguro para a atracação e desatracação dos navios com calado acima de 12 metros. Ao Sul considera-se a existência de alto-fundo, supostamente uma rocha, enquanto que ao Norte o taludamento natural da própria ilha (Guarapirá) é responsável pelo alto fundo.

O cenário acima reflete, atualmente, em uma restrição para os momentos de atracação e desatracação. Desta forma, por motivo de segurança

- 6 -

da navegação, as referidas manobras necessitam ocorrer somente em horários, correspondentes a maré alta, ou seja, a operação necessita fazer uso do calado dinâmico diariamente.

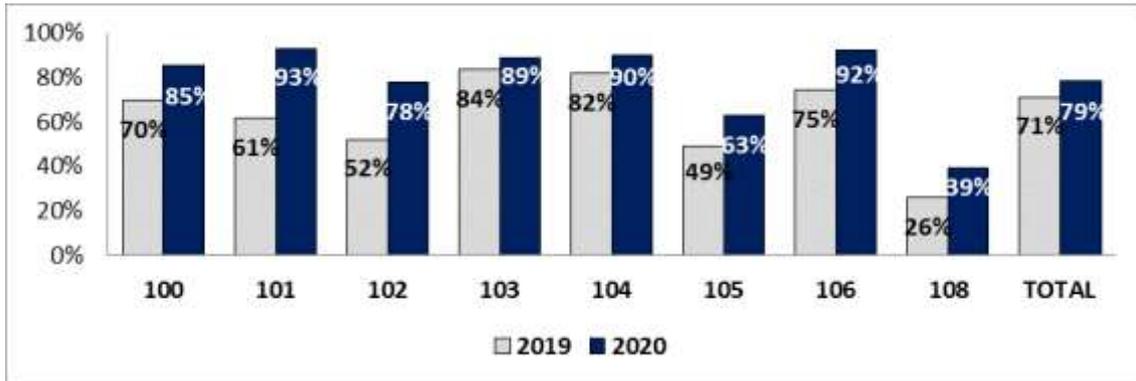
Ao Norte da Ilha de Guarapirá a restrição citada impossibilita as operações *ship-to-ship* pretendida pela Transpetro. Enquanto que ao Sul, as restrições, atualmente, são referentes aos berços 100, 101 e 102, no entanto, considerando o Contrato de Arrendamento nº 03/2019 celebrado entre a União por intermédio do Ministério de Infraestrutura, e a empresa ITACEL – TERMINAL DE CELULOSE DE ITAQUI S.A assinado em 11/04/2019, que prevê a construção do Berço 99, conforme cláusulas 2.2 e 2.3, esta restrição se estenderá também ao Berço 99, conforme carta/ofício SUZITQ nº005-2019 impetrada junto a EMAP em 26/07/2019 cujo conteúdo solicita providências para a compatibilização entre a profundidade do Berço 99 e a profundidade do canal de acesso e bacia de evolução.

Pelos motivos explicados acima, e considerando que o aprofundamento nas áreas em questão e a retirada da rocha do fundo marinho tornarão a atracação/desatracação de navios maiores mais segura e sem restrição de horário, além de permitir as operações *ship-to-ship*, melhorando assim, a eficiência e a produtividade do Porto do Itaqui

### 3. Do Cenário Operacional do Porto do Itaqui:

#### 3.1. Da Taxa de Ocupação dos Berços

Os Berços do Porto do Itaqui já apresentam altas taxas de ocupação, conforme se depreende do quadro abaixo. Com a especialização dos Berços 100 com a implantação da 2ª fase do TEGRAM que se encontra em andamento e a implantação da mecanização para Fertilizante no berço 101 e conseqüente concentração das demais cargas no Berço 102 e 104, as operações de celulose ficarão completamente sem prioridade, assim como, demais cargas que fazem seu escoamento pelo Porto do Itaqui.



Quadro 1: Taxa de Ocupação dos Berços

Nesse contexto, o Contrato de Arrendamento obriga a Suzano a implantar um novo berço de atracação no Porto – Berço 99, no prazo de até 24 (vinte e quatro) meses a contar de 07 de novembro de 2019, data em que foi formalizado o Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso de Ativos em decorrência do Arrendamento.

Assim, as restrições citadas no item 2.1 deste documento também se estenderão ao berço 99. Considerando ainda que o referido contrato obriga a Suzano a Dragar a face do berço, garantindo assim calado de 14,5m, não há coerência em obrigar a arrendatária realizar investimentos de mais cem milhões de reais e não oferecer condições sem restrições de operação para o calado contratual (14,5m). Desta forma, relata-se que as restrições atuais não viabilizam as operações da Suzano conforme rege o contrato, e o que o Porto do Itaqui não possui berços disponíveis (com baixa ocupação) para a atendimento das referidas cargas.

### 3.2. Das Perdas de Produtividade e Rentabilidade para o Porto do Itaqui

Conforme norma de Atracação (anexo I) os navios atracados nos berços 100 e 103, com calados acima de 12,5 metros necessitam aguardar preamar para sua desatracação, momento este em que se consolida a movimentação de carga. Ocorre que o navio que deixar de realizar sua manobra em preamar somente a fará na próxima preamar que ocorrerá 12 horas após o momento citado, elevando ainda mais a taxa de ocupação dos berços e reduzindo a produtividade e a Receita para a Administração Portuária.

### 3.2.1. Do Berço 100 e 103 – Atendimento ao Consórcio TEGRAM.

Considerando que no ano 2019, o Porto do Itaqui, recebeu 117 navios e que 25% destes não conseguiram desatracar tendo que aguardar até a próxima preamar, têm-se, conforme tabela 1, um total de 351 horas perdidas.

Nº de navios na EMAP (A)	Quant. De Horas Perdidas (B)	Total de Horas Perdidas (C) = (A) x (B)
117	12	=117 x 12 = 1.404,00
25%		= 351,00

Tabela 1: Total de horas perdidas

Considerando que a produtividade estipulada na norma de Atracação é de 1.042,00 t/h para a soja, estamos nos referindo a 365.742 toneladas (C x 1.042 ) não movimentadas que, multiplicada pelas tarifas portuárias, conforme tabela 2, chega-se a redução de receita que o Porto do Itaqui durante o ano de 2019, isto é, R\$ 1.803.108,06 (Um milhão, oitocentos e três mil, cento e oito reais e seis centavos)

Tabela de tarifa Portuária	Valor da tabela por tonelada movimentada (D)	Tonelada Movimentada (E)	(F) = (D) x (E)
Tabela I	R\$ 2,50	365.742	R\$ 914.355,00
Tabela III	R\$ 2,43	365.742	R\$ 888.753,06
Total (G)			R\$ 1.803.108,06

Tabela 2: Total de horas perdidas

A referida situação atual, tende a piorar a partir agosto/2020, momento este que entra em operação a 2ª Fase do TEGRAM, e o quantitativo de navios para atracação/desatracação planeja-se dobrar.

### 3.2.2. Do Berço 104 - Operações Ship to Ship

Outro fato que trará benefício ao Porto do Itaqui é a possibilidade de operações no Berço 106 do tipo *ship to ship* (entre navios atracados a contra-bordo) onde será realizado transbordo de graneis líquidos. A operação de transbordo, atualmente, é realizada com os navios atracados nos Berços 106 e no 104 ao mesmo tempo, passando o produto de um navio para o outro.

O impedimento para a modificação da realização da operação atual para a operação do tipo *ship to ship* (entre navios atracados a contra-bordo) é a ocupação do canal de navegação, pois caso os mesmos atracassem a contra-bordo no 106, sem nenhuma alteração da condição de navegabilidade, ocorreria um estreitamento do espaço (dentro do canal) de manobra para passagem do navio. Com o projeto e a posterior dragagem ao Norte da Ilha de Guarapirá, o canal de navegação no local será alargado, aumentando a segurança da navegação e possibilitando ainda a atracação e permanência para operação de navios a contra-bordo no Berço 106.

As operações *ship-to-ship* no berço 106 possibilitarão um substancial aumento da disponibilidade do Berço 104, uma vez que os navios para transbordo que atracam neste berço, passariam a atracar no berço 106 a contra-bordo.

Considerando que no ano de 2019, o berço 104 recebeu 68 navios com 1.378.004,368 toneladas de graneis líquidos para transbordo, que poderiam realizar a operação *ship-to-ship*, este número representa 2.295 horas de ocupação do berço 104, as quais poderiam passar a ocupar somente o berço 106 (a contra-bordo). Isto é, haveria uma receita adicional significativa com esses tipos de operações, conforme tabela 3:

Tabela de	Valor da	Toneladas	Total de Receita
-----------	----------	-----------	------------------

tarifa Portuária	tabela por tonelada movimenta da (H)	movimentadas (I)		J = (H) x (I)
Tabela I (J1)	R\$ 2,50	1.378.004,368		R\$ 3.445.010,92
Tabela III (J2)	R\$ 6,32	1.378.004,368		R\$ 8.708.987,61
Tabela de tarifa Portuária	Valor da tabela por tonelada movimenta da (K)	Quant. de Horas Perdidas (L)	LOA média metros (M)	Total de Receita (N) = (K) x (L) X (M)
Tabela II (N)	R\$ 0,39	2.295	125	R\$ 111.881,25
Total(O) = (J1) + (J2) + (N)		R\$ 12.153.998,53		

Tabela 3: Perda de Receita sem a operação *ship-to-ship*

### 3.2.3. Do Berço 99 – Atendimento Ao contrato com SUZANO / ITACEL

Ocorre que após investimento de 5 bilhões de reais em uma fábrica de celulose no sul do Maranhão, a Suzano Papel e Celulose conectou via modal ferroviário toda sua estrutura logística de escoamento de carga ao Porto do Itaqui, movimentando anualmente em torno de 1,4 MM de toneladas.

Em 2018 a Suzano movimentou nos Berços 100 e 101 80, 6% da carga, o que representa 1.140.000 toneladas, e em 2019 movimentos nestes berços 86,2% do total de sua carga, totalizando 914.904 toneladas.

Assim, com a especialização dos dois referidos berços a Suzano precisará concorrer com o contêiner, trigo, gás, cargas de projeto, clínquer, fertilizantes não mecanizados, arroz entre outros na fila do Berço 102, que tem uma estrutura menor, comportando apenas navios menores que carregarão um volume menor de carga por operação

Neste sentido, como a fábrica precisa continuar produzindo na mesma velocidade, e não existirá mais a mesma velocidade para embarque dessa mercadoria, A SUZANO iniciará as obras para Construção do Berço 99 tendo como previsão de conclusão Dezembro de 2021, época esta, em que a referida obra de dragagem já deve está concluída, caso contrário, as restrições para as operações do berço são as mesmas já existentes nos demais berços, com o agravante da Suzano passar a ter direito de pedir reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de Arrendamento nº003/2019, podendo chegar a reduzir seu valor mensal, atualmente contratado, estipulado para pagamento ao Porto do Itaqui, isto é perdas de receitas.

Considerando que a Suzano pagou para a EMAP no ano de 2018, R\$ 22, 1 MM e em 2019, R\$ 20,9 MM em tarifas e serviços, e que o colapso da logística da empresa, resultariam em prejuízos financeiros imensuráveis, não só para EMAP como para a manutenção da fábrica de celulose no Sul do estado.

Destaca-se ainda que a paralisação da fábrica além dos prejuízos financeiros para o ativo da empresa, resultaria em uma onda de desemprego significativa não só no sul do estado como para os trabalhadores da empresa no Porto do Itaqui, informa-se que as perdas de produtividade e rentabilidade para o berço 99 são consideráveis, mas ainda são incalculáveis.

#### 4. Do Gerenciamento de um único CONTRATO

Outro fato relevante e que corrobora para que a contratação seja realizada nos moldes publicados é que reduz a necessidade de quantitativo de Recursos desta Administração para gerenciar o contrato, ou seja, gerenciar quatro contratos separadamente, demanda um número bem maior de pessoal qualificado destinado ao acompanhamento, medições, etc. Considerando que esta Administração tem planejado para este setor 10 contratos de Estudos e Projetos, além dos que serão elaborados pela equipe interna, sem contudo, deixar de dar apoio a CSL nas análises das propostas das licitações, bem como para GEACO com os novos projetos das arrendatárias e demais setores que necessitem.

Também há de se relatar que um único contrato reduz os riscos de conflitos/problemas operacionais internos nas contratadas, podendo um contrato prejudicar o andamento do outro, ou seja, interferir no produto e no prazo do outro, devendo esta Administração cobrar de um único CNPJ e não ser afetadas por diversos contratados.

## 5. Da Conclusão

Diante do exposto, conseguimos contabilizar, em 2019, perdas financeiras na ordem de R\$14 milhões [(G) + (O)], por ausência dos estudos, projeto e dragagem de aprofundamento do Fundo Marítimo em Áreas ao Norte e ao Sul da Ilha de Guarapirá, no Porto do Itaqui, São Luis/MA. O referido valor dividido por 12 meses, teríamos o valor de R\$ 1,16 milhão de perda financeira por mês.

Desta forma, demonstrou-se que a cada mês de atraso na licitação, perde-se valor semelhante ao demonstrado, agravado pela chegada da 2ª fase do TEGRAM (agosto/2020) e um possível não atendimento a movimentação de carga de celulose (valores conforme explicitados acima, consideráveis, porém ainda incalculáveis). Após a Construção do Berço 99 e não executada a referida dragagem a EMAP estará sujeita às condições contratuais, conforme citado anteriormente.

Conclui-se que neste caso:

- 1) Com a Licitação permitindo o Consórcio, não haverá impedimentos para apresentação da melhor proposta pelas licitantes formadoras do mesmo, pois entende-se que se cada um dos participantes do Consórcio apresentar seu melhor preço, esta será a melhor proposta;
- 2) O aludido ganho de competitividade na licitação com a divisão em lotes pode gerar um demorado alongamento do processo de licitação, uma vez que é mandatória a conclusão de todos os lotes para que todos os contratos sejam assinados e então executados os serviços. Exemplo de atraso está ocorrendo nesta Administração com a LRE Presencial 005/2019 – EMAP elaboradas nos moldes do pedido

das empresas recorrentes, ou seja, por Lotes. A referida LRE Presencial 005/2019 foi publicada em 27/06/2019 e perdura até os dias atuais, ou seja, estamos a exatamente 12 dias corridos de completar um ano da publicação do seu edital. Neste sentido, qualquer desconto dado por qualquer uma das licitantes não compensará a perda financeira, o que pode ser facilmente notado se comparado as perdas aqui levantadas com processo/orçamento sigiloso nº153/2020.

Por fim, mediante o exposto, face ao contexto operacional existente, o parcelamento do objeto, conforme reivindicam os citados pedidos de impugnação, os quais cintam a Lei 13.303/2016 em seus Arts. 31 e 32, não trará ganho que justifique a não conclusão do processo licitatório no horizonte previamente planejado. Uma vez que o objetivo maior da Licitação é o Projeto de Dragagem dos altos-fundos ao Norte e ao Sul da Ilha de Guarapir e o respectivo EIA/RIMA do projeto, os quais se complementam e receberão informaçoes dos serviços de Sísmica no Mar e Sondagem, ou seja, o objetivo, é termos ao final do contrato, todos os produtos necessários  Licitação da Obra da Dragagem propriamente dita. Desta forma,  necessário que os serviços sejam desenvolvidos em um único processo de gestão, que ocorrerá com a permitida formação do consórcio, mantendo a Licitação conforme instrumento convocatório.

São Luís, 15 de junho de 2020.

---

Alvelinda Sousa  
Gerente de Projetos