



Ministério da  
Fazenda



Processo: 10905.720003/2023-28

EDITAL DE CONCORRÊNCIA RFB/SRRF09 Nº 001/2023

Permissão para prestação dos serviços públicos de movimentação e armazenagem de mercadorias em porto seco, a ser instalado no Município de Foz do Iguaçu

**ATA DE ANÁLISE E JULGAMENTO DO RECURSO E CONTRARRAZÕES DA FASE DE CLASSIFICAÇÃO DAS PROPOSTAS**

**RELATÓRIO**

1. Trata a presente Ata de documento hábil para a análise e o julgamento do recurso apresentado pela empresa AURORA TERMINAIS E SERVIÇOS LTDA (doravante denominada AURORA), juntamente com as contrarrazões apresentadas pela empresa MULTILOG BRASIL SA (doravante denominada MULTILOG), no âmbito da concorrência pública para porto seco a ser instalado no Município de Foz do Iguaçu.
2. A Ata de Análise, Julgamento e Classificação das Propostas, publicada no dia 15 de agosto de 2023, de lavra desta Comissão Especial de Licitação (CEL), designada pela Portaria SRRF09 nº 23/2021, desclassifica a empresa AURORA, por descumprimento do edital de licitação, e classifica a empresa MULTILOG em primeiro lugar no certame, considerado o critério do menor valor das tarifas do serviço a ser prestado.
3. Inconformada, a empresa AURORA apresentou, tempestivamente, recurso contra a decisão constante da Ata mencionada acima, alegando em síntese:
  - a) Quanto à desclassificação da sua proposta: ofensa aos princípios do julgamento objetivo das propostas e da isonomia; ser lícito auferir receitas com serviços conexos ao objeto da concessão, inclusive na área de pré-embarque, com tarifas de armazenagem e movimentação menores que os constantes do Estudo de Viabilidade; não haver limitador na porcentagem de desconto a ser aplicado às tarifas máximas; afronta à segurança jurídica, boa-fé, isonomia e escolha da melhor proposta; vinculação ao instrumento convocatório da concorrência e ausência no edital de “porcentual ótimo/ideal” para as receitas com a prestação de serviços conexo; e
  - b) Quanto à classificação da proposta da MULTILOG: questões atinentes ao licenciamento ambiental, metragem e composição da proposta; ausência de poderes para assinatura da proposta na representação legal; extemporaneidade do ajuste, caracterizada nova proposta e metodologia de cálculo diversa dos critérios estabelecidos em edital.
4. Ao fim, requer, em síntese:
  - a) a reclassificação da AURORA, “viabilizando que participe das fases seguintes do certame”; reconhecida a exequibilidade de sua proposta; a possibilidade de cobrança por serviços conexos, tal como apresenta; a “ausência de violação expressa do instrumento convocatório”; e a “singularidade da área de pré-embarque (pulmão)”;
  - b) a desclassificação da MULTILOG, por descumprir requisitos do edital:
    - i) por não cumprir requisitos do edital na proposta original e “por alterar substancialmente a proposta apresentada em sede de diligência, ferindo a isonomia e a competitividade do certame”;
    - ii) por restar demonstrado que as propostas da licitante “não fazem frente aos requisitos editalícios”, descumprindo os “sem possibilidade de saneamento”;



Ministério da  
Fazenda



- iii) pelo descumprimento do item 9.1 do seu Anexo X, que trata do dimensionamento do porto seco, pela impossibilidade “de sanar vício com a apresentar retificações ou novas propostas”; e
  - iv) pelo descumprimento o item 3.2.1 do edital, “pela impossibilidade de sanar vício consistente na assinatura por pessoa sem poderes de representação”, conforme item 5.2.2 da mesma peça.
- c) o seguimento do processo licitatório, declarada a AURORA vencedora.
5. A MULTILOG apresentou contrarrazões, de forma tempestiva.
6. É o breve relatório.

## ANÁLISE E JULGAMENTO

### **Receitas acessórias com serviços conexos e complementares prestados na área de pré-embarque (pulmão) e área alfandegada do porto seco trazidos na proposta da AURORA**

7. Aduz a recorrente que “em respeito ao princípio da modicidade tarifária” é lícito ao concessionário auferir receitas com serviços conexos ao objeto da concessão, a demonstrarem a viabilidade do empreendimento com tarifas menores que o Estudo de Viabilidade indica, nos termos do item 7.2 da edital. Observa que tais serviços são de “livre oferta pela concessionária”, de “livre contratação pelo usuário” e traz o art. 2º, IV, da Instrução Normativa (IN) RFB nº 2111/2022. E mais que a receita acessória serviria a suprir a receita obtida tão somente com tarifas de serviços públicos, para integrar uma receita bruta necessária para cobrir todos os custos e investimento envolvidos no porto seco. Afirma também não haver limitador na porcentagem de desconto a ser aplicado às tarifas máximas indicadas no edital.
8. Menciona existir casos “em que as receitas auferidas com receitas acessórias superam as receitas com tarifas alfandegárias”.
9. A recorrente trata da área pré-embarque (“pulmão”), esta, mencionada no item 3.3.1, V, “a)”, 2 e 4. Afirma que tal área, localiza-se antes da entrada no porto seco e que não seria área alfandegada, nos termos do art. 2º, I, da IN RFB nº 2111/2022. Nessa passagem traz trecho de audiência pública realizada antes da publicação do edital em pauta, aqui reproduzido:

Quanto à área de pré-embarque, trata-se de questionamento semelhante ao apresentado na audiência pública para o Porto Seco de Dionísio Cerqueira/SC, sendo a resposta também semelhante. Em suma, a área pré-embarque (“pulmão”) situa-se fora do recinto alfandegado (já que antes da entrada deste), destinada a evitar congestionamento de veículos nas vias que lhe dão acesso. Como está fora do recinto, não há a necessidade de alfandegamento juntamente com este. A utilização de área como essa, dita “pulmão”, é prática logística consolidada, que tem por fim melhorar o fluxo de veículos, visando ainda o interesse da população e das demais atividades do entorno.

10. Destaque-se da citação acima, que, na ocasião, a Comissão esclareceu que a “área de pré-embarque (“pulmão”), situa-se fora do recinto alfandegado, posto que antes da entrada do porto seco, e que se destina a “evitar congestionamento nas vias que lhe dão acesso”” (grifou-se).



Ministério da  
Fazenda



11. Mais para o final da peça recursal, a licitante-recorrente pede que seja considerada exequível sua proposta, considerando que “os serviços que dão origem as(sic) receitas da prestação de serviços conexos são oriundos em grande parte em área não alfandegada” e que a composição de receitas, com “predomínio de recursos oriundos de serviços prestados na área de pulmão [...], não poderia ensejar a inexequibilidade da proposta, por si só.
12. **O edital do certame prevê que as licitantes apresentem “desconto que será utilizado para fins de classificação da proposta, único e idêntico” sobre as tarifas máximas, nele definidos.** Ele prevê **uma tarifa para “armazenagem** de mercadorias na importação ou no trânsito aduaneiro de passagem e na exportação, na reexportação, na devolução ou na redestinação, inclusive quando admitidas no regime de Depósito Alfandegado Certificado – DAC”; em duas formas de cálculo: uma “expressa em percentual sobre o valor da mercadoria na condição de venda, por um período de dez dias ou fração ( $T_{A1}$ )” e outra “expressa em reais (R\$) por veículo, no caso de mercadorias armazenadas no veículo transportador, por um período de 6 (seis) horas ou fração ( $T_{A2}$ )”. **A outra tarifa é a de movimentação ( $T_M$ )”** das mercadorias que estejam sob controle aduaneiro, entendendo-se como o preço do conjunto de movimentações efetuadas com as mercadorias admitidas no porto seco desde a entrada até a sua saída”. Tudo conforme o subitem 3.2.2, II, “a)” e “b)”, e II, do edital.
13. **A IN RFB nº 2111/2022** - esta que atualmente estabelece termos e condições para instalação e funcionamento de porto seco – **estabelece, em seu art. 4º, § 1º, que “a concessionária ou a permissionária poderá auferir receitas acessórias em decorrência da prestação de serviços conexos com o objeto da concessão ou permissão, prestados facultativamente aos usuários”. O § 2º do mesmo artigo da IN, veda “a cobrança, a título de serviços conexos, quando a prestação do serviço pela concessionária ou pela permissionária for necessária ao exercício da fiscalização aduaneira, devendo tais valores serem considerados na tarifa”. É nessa linha o entendimento do Tribunal de Contas da União (TCU),** exposto no Acórdão AC-3679-49/2013-Plenário.
14. Os serviços conexos, conforme disposto nos incisos do art. 5º, incisos IV, da dita IN, vão desde “estadia de veículos e unidades de carga”, “pesagem”, “limpeza e desinfecção de veículos” e “fornecimento de energia”, até “acondicionamento e reacondicionamento” e “emissão de títulos”, e “outros serviços conexos decorrentes das atividades do porto seco”.
15. **A recorrente AURORA, oferece, em sua proposta** um desconto aplicado sobre as tarifas máximas de 99,9635 %, resultando nas tarifas de armazenagem,  $T_{A1}$  de 0,0001 %,  $T_{A2}$  de R\$0,01955, e de movimentação,  $T_M$  de R\$0,0021%. Pelas informações postas em proposta, **as tarifas de armazenagem e movimentação representam 0,0311% da receita bruta total do porto seco, ao passo que as receitas acessórias, estas representam 99,9689%, a quase totalidade da receita bruta do porto seco, de R\$ 2.381.267.788,02. Nos 25 anos de operação, as tarifas somariam R\$ 741.076,68, o equivalente a ínfimos R\$ 2.470,26 por mês, ante uma receita bruta total em receitas acessórias de R\$ 2.380.526.711,33.**
16. A Comissão de Licitação diligenciou ambas as licitantes, antes de emitir a dita Ata de Classificação. À AURORA solicitou, em síntese, a “demonstração de como foi feita a estimativa das quantidades anuais, “QTD/ ANO”, e, para os vinte e cinco anos de permissão”, além de uma “descrição, para cada um dos referidos serviços, do que exatamente consistem e em que momento são prestados, no âmbito do funcionamento de um porto seco”.
17. Com relação ao serviço de estadia, a licitante o descreve, em resposta à diligência, como a “cobrança pelo período de 3 (três) horas ou fração pela permanência do veículo transportador”, seja na área de “pulmão”, seja na área alfandegada do porto seco, quando tal serviço for prestado facultativamente ao



Ministério da  
Fazenda



- usuário. Estima que, ao longo dos 25 anos da permissão, 64% da demanda anual de caminhões, estaria sujeita a tal cobrança, por pelo menos um período de três horas.
18. A área de “pulmão”, como antes veiculado, “localiza-se antes da entrada no porto seco”, por onde os veículos transportadores devem necessariamente passar, portanto, para submeter a carga à fiscalização aduaneira. Tal área se destina a “evitar congestionamento nas vias que lhe dão acesso”, como trazido pela licitante. Estimar que 64% dos caminhões deveriam pagar pelo menos um período de 3 horas de estadia, nessa passagem pela área de “pulmão”, significa dizer que, em cerca de dois terços do tempo, a entrada do porto seco estaria extremamente congestionada. Ora, se o veículo transportador for obrigado tanto tempo antes de adentrar o porto seco, - exemplifique-se, por conta filas na portaria -, é por não providenciar, a própria concessionária, na medida do necessário ao atendimento do fluxo de comércio exterior, equipamentos e pessoal suficientes. Cobrar estadia, nessa situação, é dar ares de facultatividade ao que, na prática, seria obrigatório. Deveria a concessionária providenciar equipamentos e procedimentos para evitar tal situação de caos, ao invés de cobrar por um serviço que se tornaria não facultativo, além de necessário ao exercício da fiscalização aduaneira.
19. Assim, a cobrança de estadia na área de pré-embarque é vedada posto que “a prestação do serviço pela concessionária ou pela permissionária” é “necessária ao exercício da fiscalização aduaneira”, pois por ali os veículos transportadores devem necessariamente passar para adentrarem o porto seco, devendo tais valores serem considerados na tarifa respectiva. A contratação de estadia aos usuários do porto não seria facultativa e sim obrigatória, na situação de congestionamento, o que também afastaria sua cobrança.
20. Esclareça-se que o serviço de estadia prestado, mesmo dentro da área do porto seco, só será cobrado quando não necessário ao exercício da fiscalização aduaneira. Por exemplo, um caminhão com carga importada ingressa no recinto alfandegado para passar pelos trâmites aduaneiros e não descarrega a mercadoria, de forma que dele se cobra a tarifa pertinente, a dita T<sub>A2</sub>. Só em caso em que o veículo permaneça no porto seco, por mais de três horas após o desembarque aduaneiro, pode lhe ser cobrada estadia, situação excepcional no fluxo de comércio exterior. Estimar que 64% dos caminhões vão demorar mais de três horas para saírem do porto seco após o desembarque aduaneiro e se submeter à cobrança pelo tal serviço facultativo de estadia é superestimar em muito tal receita.
21. Sobre pesagem, a AURORA afirma, em sede de diligência, tratar-se de cobrança para o veículo transportador dentro da área alfandegada do Porto Seco”, somente quando não necessário “ao exercício da fiscalização aduaneira”. Diz que, ao longo dos 25 anos da operação, 62% de demanda anual que estimou deveria se submeter a tal cobrança.
22. Quanto à inspeção não-invasiva – “scanner”, alega a recorrente aplicar-se a veículo transportador dentro da área alfandegada”, somente quando sua prestação “não for necessária ao exercício da fiscalização aduaneira”. Avalia que, para o período da permissão, 30% de demanda anual de caminhões a ela se submeteria.
23. Da mesma forma que no caso da estadia, também a cobrança por serviços de pesagem e de inspeção não invasiva só ocorreria quando não necessário aos trâmites aduaneiros, em caráter excepcional, em frequência muito inferior ao estimado pela proponente-recorrente.
24. Acerca do serviço de pré-cadastro, a AURORA, em resposta à diligência, afirma tratar-se de cobrança pelo registro da chegada de veículo na área de “pulmão”, em sistema de controle informatizado da empresa e que tais informações seriam utilizados para registro no Sistema Informatizado de controle aduaneiro – SICA, atendendo à IN RFB nº 143/2022. Diz que, a partir desse momento, a permissionária



Ministério da  
Fazenda



- passaria a ser responsável pela sua custódia. Estima, em média, dos 25 anos, que 88% da demanda anual de caminhões estaria sujeito a tais cobranças.
25. Acerca da cobrança por um serviço de presença de carga, descreve a AURORA, em resposta à diligência, referir-se ao registro da chegada da carga na área de “pulmão”, no sistema de controle informatizado da empresa, com informações que poderiam ser utilizadas para registro da presença de carga no Siscomex<sup>1</sup>. Diz que a partir daquele momento, a empresa passaria a ser responsável pela custódia da carga, mesmo antes de sua entrada na área alfandegada do porto seco. Estima que, ao longo do período de permissão, cerca de 83% da demanda estimada de caminhões estaria sujeita a tais cobranças.
26. Cobrar pelos serviços de pré-cadastro e presença de carga na entrada do “pulmão”, é antecipar, o registro de informações que a permissionária deveria fazer, na sequência, para que se deem os trâmites aduaneiros. Cobrar por tais atividades, nos percentuais afirmados pela AURORA é superestimar em muito o quanto que as empresas usuárias estariam dispostas a pagar por serviços que, em seguida, deveriam ser prestados obrigatoriamente pela permissionária. Essa antecipação, em verdade, nada mais seria que uma forma de forçar o usuário a utilizar um serviço que deveria ser prestado gratuitamente. Em verdade, seria situação de cobrança, a título de serviço conexo, por serviço necessário ao exercício da fiscalização aduaneira - o que, sabe-se, é vedado pela legislação.
27. Registre-se que nenhum desses dois serviços está incluído expressamente na lista de serviços conexos constante do art. 5º da IN RFB nº 2111/2022, ainda que esta seja exemplificativa.
28. Sobre o serviço gerenciamento de risco – GRIS, afirma a empresa, em sede de diligência, que inclui de seguro de cobertura de responsabilidade civil que protegeria tanto pessoas, como veículos e cargas durante sua permanência na área de “pulmão”, a partir do momento do registro da presença de carga e do pré-cadastro. Estima em 85% a demanda estimada anual de cargas que se submeteriam a tal serviço, no período de permissão.
29. A versão brasileira da norma internacional ISO 31000 traz a definição de gestão de riscos como “atividades coordenadas para dirigir e controlar uma organização no que se refere a riscos”. Arremata que “as organizações gerenciam o risco, identificando-o, analisando-o e, em seguida, avaliando se o risco deve ser modificado pelo tratamento do risco a fim de atender a seus critérios de risco”.
30. A recorrente AURORA não delimitou, minimamente, quando indagada em sede de recurso, o que seria esse tal serviço, mencionando apenas “que inclui seguro”. Repise-se o que foi veiculado na Ata de Análise, Julgamento e Classificação das Propostas: o fato de não ser crível que pessoas, veículos e cargas, clientes do porto seco, intervenientes da logística do comércio internacional, usualmente amplamente cobertas por apólices de seguros, contratem “facultativamente” esse serviço. No recurso, não rebateu tal ponto. Aliás, o seguro, único elemento que a AURORA detalha sobre esse serviço, é elemento absolutamente complementar ao gerenciamento de risco, sequer citado na norma ISO referida.
31. A IN RFB 2154/2023, que trata do Programa Brasileiro de Operador Econômico Autorizado, faz permear a gestão de riscos entre seus critérios e princípios, esta que se comunica com a segurança da cadeia de suprimentos, inclusive a segurança física das instalações e da carga. Ora, querer repassar para os usuários o custo de serviços que, minimamente, deveria prover é colocar pá de cal na concepção de um porto seco como um “recinto alfandegado de uso público”; ao qual a área de “pulmão” está associada via edital.





Ministério da  
Fazenda



32. Observe-se que a AURORA, ao descrever os serviços mencionados, em resposta à diligência, estima o percentual da demanda estimada que estaria sujeita às respectivas cobranças. Sujeição e facultatividade, este último requisito dos serviços conexos, são conceitos opostos.

33. Assim, em suma:

- a) Afastada a cobrança pelo serviço de estadia na área de pré-embarque;
- b) Superestimada a cobrança de estadia, de pesagem e de inspeção não-invasiva na área alfandegada do porto seco, em 64%, 62% e 30% das operações, respectivamente, somente permitida em casos excepcionais, quando desbordar do necessário aos trâmites aduaneiros;
- c) Superavaliada a cobrança por um serviço de pré-cadastro e de presença de carga, na área de “pulmão”, em 88% e 83% dos casos, respectivamente, serviços que deveriam ser prestados facultativamente ao usuário, quando, em verdade tratam os dois primeiros de coleta antecipada de dados que seriam levados a registro pela permissionária, obrigatoriamente, para servir à fiscalização aduaneira; e
- d) Superestimada a cobrança por serviço de gerenciamento de risco, na área de “pulmão”, em 85% das situações, quando, em verdade, em regra, as operações dos usuários normalmente já estão cobertas por sistemas de gerenciamento de risco e seguro;
- e) Como só os seis serviços conexos acima referidos representam estimados R\$ 2.082.306.224,01, em receitas ao longo dos 25 anos de permissão, 87,45% da receita bruta total estimada para o empreendimento, como exposto em planilha apresentada na Ata de Julgamento;

Repisa-se a demonstração da inviabilidade e inexecutabilidade da proposta da AURORA; inclusive quando afirma a recorrente que as receitas com a prestação de serviços conexos são oriundas em grande parte em área não alfandegada; restando desclassificada a licitante, com fulcro nos subitens 3.2.7 e 3.2.2, V, do edital do certame; afastando-se a possibilidade de reclassificação da recorrente, no certame.

34. Não se discute ser lícito auferir receitas com serviços conexos ao objeto da concessão, inclusive na área de pré-embarque, ou proposta de tarifas de armazenagem e movimentação menores que os constantes do Estudo de Viabilidade, pontos levantados pela recorrente. De fato, não há, no edital da concorrência, qualquer limitador no desconto aplicado às tarifas máximas ou “percentual ótimo/ideal” para as receitas com a prestação de serviços conexos. O motivo central da desclassificação da AURORA no certame é a demonstrada inviabilidade e inexecutabilidade de sua proposta, em julgamento objetivo; lastreado em números e na legislação, respeitando a vinculação ao instrumento convocatório da concorrência; sem prejuízo da segurança jurídica, boa-fé, escolha da melhor proposta e isonomia no certame em pauta. Ainda, as características da área de pré-embarque foram tomadas em conta, ao longo da análise, assim como a afirmada preponderância, na proposta da AURORA, de receitas acessórias com serviços conexos e complementares, prestados nesse espaço.

35. Destaque-se que, em sede de recurso, a AURORA não detalhou os serviços conexos prestados na área de “pulmão”, dos quais, como ela mesmo afirma, extraem-se a grande parte das receitas acessórias, estas que correspondem a 99,9689% da receita bruta total do empreendimento, limitando-se a afirmações genéricas como as do item anterior. São questões que restam, então incontroversas.



Ministério da  
Fazenda



### Comparativo com certames anteriores

36. A recorrente AURORA cita o caso da Concorrência SRRF04 nº 02/2012, relativo a porto seco que seria instalado em Pernambuco, na qual, a primeira colocada estima que 77,46% da receita bruta decorreria de receita proveniente da prestação de serviços conexos. Menciona que a vencedora previu a cobrança por serviços conexos, apenas na área alfandegada. Afirma que “a requerente”, ela, a AURORA, diferentemente, “pretende cobrar, em boa parte”, por serviços conexos prestados “na área não alfandegada (“pulmão”).
37. Conclui que as Superintendências da Receita Federal situadas em localidades diversas não podem adotar critérios de forma superveniente, sem justificativa técnica e financeira para certames com finalidades iguais ou idênticas, atacando a segurança jurídica, boa-fé, isonomia e escolha da melhor proposta.
38. A recorrente traz ainda o caso do certame para o porto seco de Dionísio Cerqueira, em Santa Catarina, no qual a vencedora ofertou um desconto de mais de 90%. Diz tratar de objeto idêntico, mas com entendimento diverso, prejudicando a segurança jurídica, isonomia e competitividade do certame.
39. Há de se considerar que certame de Pernambuco ocorreu sob a égide da IN SRF nº 55/2000, a de Dionísio Cerqueira, sob a vigência da IN RFB nº 1208/2011, revogando a norma do início do século. Em 2022, sobreveio a IN RFB nº 2111, sob a qual corre o presente certame, revogando a Instrução anterior.
40. Uma das mudanças mais significativas introduzidas pela Instrução Normativa de 2022 é o estabelecimento do conceito de armazenagem, a incluir pelas mãos do art. 2º, II, “a guarda ou o depósito de bens ou de mercadorias” [...] “inclusive no veículo transportador ou na unidade de carga de transporte”, o que ficou conhecido como “armazenagem sobre rodas”. Tal mudança permite a cobrança, portanto, de tarifa de armazenagem sem a descarga de mercadorias do “veículo transportador ou na unidade de carga de transporte”, o que até então era vedado. Antes da nova IN, para tal situação, era permitida apenas a cobrança do serviço conexo de estadia. O Parecer Diana/SRRF09 nº 56/2021, anterior à IN RFB nº 2111/2022, asseverava que a cobrança de armazenagem caberia somente para o caso de guarda, depósito e recolhimento de mercadorias em armazém, enquanto o serviço conexo de estadia referir-se-ia a veículos e unidades de carga usados.
41. Tanto é assim que o edital relativo ao porto seco de Foz do Iguaçu prevê que as propostas das licitantes sejam apresentadas com o desdobramento da tarifa de armazenagem em duas formas de cálculo, “armazenagem sobre rodas” (T<sub>A2</sub>), que antes inexistia, e a armazenagem tradicional, de mercadorias descarregadas (T<sub>A1</sub>).
42. No caso do certame de Pernambuco, de 2013, as propostas deveriam conter tarifa de armazenagem de mercadorias na importação ou no trânsito aduaneiro de passagem, em três formas de cálculo - T<sub>AI1</sub>, T<sub>AI2</sub> e T<sub>AI3</sub> - sobre o valor CIF, metro quadrado ou metro cúbico, respectivamente; na armazenagem de mercadorias na exportação, na reexportação, na devolução ou na redestinação, inclusive quando admitidas no de DAC, também em três formas de cálculo - T<sub>AE1</sub>, T<sub>AE2</sub> e T<sub>AE3</sub> - sobre o valor CIF, metro quadrado ou metro cúbico, respectivamente; e tarifa de movimentação, em seis formas de cálculo - T<sub>MI1</sub>, T<sub>MI2</sub>, ..., T<sub>ME6</sub> - discriminando-se a operação: importação, exportação, etc; a base de cálculo; e se a mercadoria estaria paletizada ou não ou ainda containerizada. A classificação das propostas se deu pelo critério de menor valor, considerando-se a maior nota final obtida de fórmula estabelecida em edital, na qual às menores tarifas propostas foram atribuídas a nota dez e às demais notas inversamente proporcionais. A permissionária poderia auferir receitas acessórias decorrentes da prestação de



Ministério da  
Fazenda



serviços conexos aos do objeto da permissão e outros serviços complementares, desde que tenha formalizado tal opção em proposta. Tudo conforme subitens 3.2.2, II, e III, 5.2.6 e 7.2, com seus detalhamentos.

43. No caso da concorrência de Dionísio Cerqueira, consta do edital que, em cada proposta deveria constar uma tarifa de armazenagem e outra de movimentação,  $T_A$  e  $T_M$ . A classificação das propostas também ocorreu pelo critério de menor valor, considerando-se a nota final obtida de fórmula estabelecida em edital, de forma semelhante à aplicada à concorrência de Pernambuco. Caso a licitante não optasse por auferir receitas acessórias, em decorrência da prestação de serviços conexos e complementares, a receita bruta total do empreendimento seria a receita com  $T_A$  e  $T_M$ . Caso optasse pelas receitas acessórias, as tarifas de movimentação e de armazenagem a serem cobradas na importação e exportação deveriam ser reduzidas nos mesmos percentuais da participação das receitas acessórias na receita bruta total, de forma que esta permanece a mesma do caso de não opção. Aqui também impôs-se uma tabela de preços máximo para os serviços conexos e complementares. Tudo conforme subitens 3.2.2, II, e III, 5.2.6, 5.2.6.1, I, II, e III, e 8.1.4 do respectivo edital.
44. No certame do porto seco de Foz do Iguaçu, também a classificação se dá pelo menor valor de tarifa, considerando-se os três que devem constar da proposta,  $T_{A1}$ ,  $T_{A2}$  e  $T_M$ ; sendo as tarifas propostas classificadas em ordem decrescente de desconto único e idêntico aplicado sobre as tarifas máximas, definidas em edital. Nesse caso, não há no edital determinação pela redução proporcional no valor das tarifas, em caso de auferimento de receitas acessórias. Estas virão a complementar efetivamente as receitas com  $T_{A1}$ ,  $T_{A2}$  e  $T_M$ . É o que consta dos subitens 3.2.2, II, “a)” e “b)” e II, além do 5.2.6.1, do respectivo edital.
45. **A construção, a lógica dos certames então trazidos pela recorrente são totalmente diversas. No caso da concorrência de Pernambuco, eram doze valores de tarifas, parte de armazenagem, parte de movimentação, sendo permitida a cobrança, por opção da permissionária, de serviços conexos e complementares. No edital do porto seco de Dionísio Cerqueira, temos dois valores de tarifas e redução proporcional em caso de auferimento de receitas acessórias, mantendo-se a mesma receita bruta total, com limitação nos valores dos serviços conexos e complementares. Até então, não era permitida a cobrança da armazenagem “sobre rodas”; situação que passou a corresponder, ao longo dos anos, a uma fatia cada vez maior das operações, em função da redução do volume de declarações em canais de conferência e de tempo de permanência em porto seco.** Tanto é que a própria recorrente estima que 99,4% da carga restaria armazenada em veículo, nas justificativas para a determinação da demanda estimada de sua. **A melhor estratégia para a licitante seria então carregar na cobrança do serviço conexo de estadia, a única permitida para a armazenagem “sobre rodas”. No caso de Foz, com o advento da IN RFB nº 2111/2022, sobreveio a introdução de uma nova forma de cálculo da tarifa de armazenagem, a permitir a cobrança “inclusive no veículo transportador ou na unidade de carga de transporte”, o que impõe mais vantagem à licitante em cobrar por tarifas e não por serviços conexos, ao contrário do que fez a recorrente.**
46. Assim, aprofundando-se a comparação entre os certames trazidos pela recorrente, percebe-se que não há prejuízo à segurança jurídica, boa-fé, isonomia, escolha da melhor proposta ou competitividade do certame em pauta, posta as diferenças entre eles.
47. A recorrente menciona passagem da decisão da CEL que definiu a classificação no certame, segundo a qual a análise da viabilidade da MULTILOG, projeta receitas acessórias totais, para os 25 anos da permissão, num percentual de 14,16% do total das receitas. A Comissão aqui arremata que tal informação serviria tão somente para fins de comparação, corroborando a superestimação das receitas acessórias pela AURORA.





Ministério da  
Fazenda



### Licença Ambiental, metragem e composição da proposta da MULTILOG

48. A recorrente traz a lume questões relacionadas à licença ambiental, metragem e composição da proposta da MULTILOG. Afirma que seu foco está no não atendimento da metragem mínima de áreas exigidas pelo edital. Diz que esta, “de forma extemporânea, ajustou a metragem do terreno sem sequer poder contar com a utilização da metragem que o compõe”.
49. De pronto, deve-se ter em mente que os esclarecimentos apresentados pela MULTILOG foram decorrentes unicamente dos questionamentos diligenciais efetuados por esta CEL. Não houve alteração da proposta, diga-se de passagem, pois permanece o mesmo percentual de desconto e as tarifas trazidas no envelope relativo à proposta. Todo o restante apresentado se constitui em material que subsidia a proposta. Constatadas dúvidas quanto ao conteúdo, achou por bem a CEL diligenciar cada proponente no intuito de aclarar o entendimento, direcionando questionamentos específicos a cada participante.
50. No tocante às áreas disponibilizadas pela MULTILOG, em sua proposta, foi solicitado o seguinte esclarecimento:
10. Assim, esta Comissão solicita que a licitante esclareça se o informe sobre investimento em obras do Demonstrativo de Viabilidade indica a área inicial ou final. Se a resposta ao item anterior não for o (sic) de área final, detalhar como evoluirá tal área ano a ano, precisando os respectivos investimentos inicial e intermediários”.
51. A licitante MULTILOG respondeu ao questionamento:
11. Ocorre, todavia, que o imóvel ofertado exclusivamente para as atividades do Porto Seco possui área total de 431.204 m<sup>2</sup>, [...]
12. Portanto, em cumprimento ao item 9.1, do Anexo X do Edital, que determina que o dimensionamento mínimo do empreendimento ao longo dos anos de permissão deverá corresponder à 351.696 m<sup>2</sup>, a Multilog comprova e retifica equivoco sanável, esclarecendo que o imóvel ofertado exclusivamente para as atividades do Porto Seco possui área total final de 431.204 m<sup>2</sup>, atendendo dessa forma aos requisitos previstos no Edital.
52. A MULTILOG apresentou, em seguida, planilha ajustada na qual houve tão somente a retificação da metragem relativa ao pátio, de 291.253 m<sup>2</sup> para 381.632 m<sup>2</sup>, área superior àquela solicitada pelo edital e inferior a área total do terreno a ser utilizado no empreendimento.
53. A licitante encerrou a abordagem do tópico diligenciado ratificando que os ajustes realizados não alteraram a proposta original apresentada.
54. O procedimento licitatório deve ser entendido como uma ferramenta para o atingimento de uma finalidade pública primária e não como um prêmio aos participantes mais preparados para atender o edital, em dissonância com o objeto do certame. Assim é que o princípio do formalismo moderado é amplamente consolidado na jurisprudência do TCU e visa à manutenção tanto da competitividade quanto da melhor proposta durante os certames licitatórios:

Rigor formal no exame das propostas dos licitantes não pode ser exagerado ou absoluto, sob pena de desclassificação de propostas mais vantajosas, devendo as



Ministério da  
Fazenda



simples omissões ou irregularidades na documentação ou na proposta, desde que irrelevantes e não causem prejuízos à Administração ou aos concorrentes, serem sanadas mediante diligências (Acórdão nº 2.302/2012, Plenário).

Na condução de licitações, falhas sanáveis, meramente formais, identificadas na documentação das proponentes não devem levar necessariamente à inabilitação ou à desclassificação, cabendo à comissão de licitação promover as diligências destinadas a esclarecer dúvidas ou complementar o processamento do certame (art. 43, § 3º, da Lei 8.666/1993) (Acórdão nº 3.340/2015, Plenário).

Não cabe a inabilitação de licitante em razão de ausência de informações que possam ser supridas por meio de diligência, facultada pelo art. 43, § 3º, da Lei 8.666/1993, desde que não resulte inserção de documento novo ou afronta à isonomia entre os participantes. (Acórdão nº 2.873/2014, Plenário).

A jurisprudência do TCU é uniforme no sentido de constituir-se excesso de rigor a desclassificação de licitantes por conta de erro formal na apresentação da proposta e da documentação exigida (Acórdãos nº 1.791/2006 – Plenário e nº 1.734/2009 – Plenário, entre outros).

No curso de procedimentos licitatórios, a Administração Pública deve pautar-se pelo princípio do formalismo moderado, que prescreve a adoção de formas simples e suficientes para propiciar adequado grau de certeza, segurança e respeito aos direitos dos administrados, promovendo, assim, a prevalência do conteúdo sobre o formalismo extremo, respeitadas, ainda, as praxes essenciais à proteção das prerrogativas dos administrados (Acórdão nº 357/2015, Plenário).

55. Em mesmo sentido corre a seguinte manifestação do Superior Tribunal de Justiça:

Rigorismos formais extremos e exigências inúteis não podem conduzir a interpretação contrária à finalidade da lei, notadamente em se tratando de concorrência pública, do tipo menor preço, na qual a existência de vários interessados é benéfica, na exata medida em que facilita a escolha da proposta efetivamente mais vantajosa (Lei 8.666/93, art. 3º).

(STJ. Recurso Especial nº 797.179).

56. Em respeito ao dito princípio do formalismo moderado, considera-se que os pequenos erros nas propostas são sanáveis, como a correção no dimensionamento do porto seco, ao contrário do que defende a recorrente, o que ocorreu em resposta à diligência, sem ser extemporâneo portanto.

57. Não é função desta CEL, no atual estágio, a despeito de ter sido apresentada a matrícula do imóvel, apurar se as áreas previstas no edital podem ser alcançadas tanto no momento inicial como no final do prazo de 25 anos. Teoricamente, a licitante afirmou dispor da área necessária e manteve a proposta inicial, sendo taxativa no sentido de que a retificação da área de pátio não traz qualquer alteração aos valores dos descontos e das tarifas ofertadas na concorrência.

58. Não se está a dizer que a análise das áreas disponíveis não será efetuada. Entretanto, não é uma etapa a ser realizada neste momento. Caso os requisitos de área não sejam integralmente atendidos, após a abertura e análise dos documentos do segundo envelope (habilitação) apresentado, poderá, então, ocorrer a exclusão da licitante no certame.



Ministério da  
Fazenda



### Poderes para assinatura da proposta na representação legal

59. A recorrente AURORA requer a desclassificação da MULTILOG do processo licitatório, pelo fato de sua proposta ter sido assinada somente pelo Diretor Adriano Tadeu Machado, em descumprimento do item 3.2.1 do edital. O estatuto social da MULTILOG exige que sua representação seja exercida em conjunto por dois diretores. A argumentação gira em torno dos princípios da formalidade e da solenidade dos atos administrativos.
60. O formalismo no direito administrativo constitui importante medida de segurança e de previsibilidade dos atos e contribui para garantir o devido processo legal e o cumprimento dos interesses da administração. No entanto, o processo administrativo, em especial o licitatório, não representa um fim em si mesmo, mas um meio para o atendimento do interesse público. As exigências editalícias são formuladas com vistas à finalidade maior de um processo licitatório, qual seja, selecionar a proposta mais vantajosa para a administração.
61. Sobre o tema, José dos Santos Carvalho Filho<sup>2</sup> assim leciona:
- Não se desconhece que no direito público é fundamental o princípio da solenidade dos atos, mas as formas têm que ser vistas como meio para alcançar determinado fim. Portanto, insistimos em que se tem por criticável qualquer exagero formal por parte do administrador. Se a forma simples é bastante para resguardar os direitos do interessado, não há nenhuma razão de torná-la complexa. Cuida-se, pois, de conciliar a segurança dos indivíduos com a simplicidade das formas.
62. Tudo na esteira do princípio do formalismo moderado no processo licitatório, antes, na presente Ata, apresentado.
63. O art. 43 da Lei Federal nº 8666/93 contempla a possibilidade de a CEL diligenciar as empresas na busca por esclarecimento de informações e complementação de documentos. Tal dispositivo legal evidencia a vontade do legislador na persecução da verdade real, no intento de privilegiar a finalidade em detrimento do rigorismo formal.
64. Diante do narrado, **a CEL entende que a falta de assinatura de um dos diretores se configura como um erro formal por não alterar o conteúdo dos elementos fundamentais da proposta apresentada pela MULTILOG, sendo possível sua sanabilidade via diligência complementar**, ao contrário do que entende a recorrente. Assim, tal irregularidade não deve obstaculizar a permanência da MULTILOG no certame.
65. **Importante salientar que, nas contrarrazões apresentadas, a MULTILOG juntou declaração, assinada por dois diretores, ratificando os atos praticados no âmbito do presente processo licitatório.**

### Respostas à diligência e viabilidade econômica da proposta da MULTILOG

<sup>2</sup> CARVALHO FILHO, José dos Santos. *Processo Administrativo federal – Comentários à Lei nº 9.784, de 29.07.2009*. 4ª ed. Documento de 17 página(s) assinado digitalmente. Pode ser consultado no endereço <https://cav.receita.fazenda.gov.br/eCAC/publico/login.aspx> pelo código de localização EP21.0923.14100.GVBM. Consulte a página de autenticação no final deste documento.



Ministério da  
Fazenda



66. A recorrente alega que a MULTILOG apresentou, em sua resposta à diligência formalizada pela CEL, uma nova proposta retificando a original; com a inclusão de novas tabelas de custos, alteração da metragem do terreno (essa questão já foi enfrentada sob título anterior) e da metodologia de cálculo da viabilidade econômica do empreendimento. Por esses motivos, requer a desclassificação da proposta da licitante MULTILOG pelo não atendimento dos requisitos do edital.
67. A diligência foi realizada sob a autorização da parte final do subitem 5.2.1 do edital. O art. 43, § 3º, da Lei nº 8666/1993<sup>3</sup>, diz que a diligência, faculdade da Comissão ou autoridade superior, destina-se a esclarecer ou a complementar a instrução do processo. É instrumento que visa tão somente ratificar o cumprimento dos requisitos exigidos no edital. A isonomia de tratamento foi garantida ao permitir que tanto MULTILOG quanto AURORA justificassem os valores adotados em suas propostas, sobre cada uma, na parte em que, entendeu a CEL, havia o que esclarecer ou complementar.
68. A própria recorrente traz em sua impugnação um julgado do TCU, em que o tribunal possibilita a apresentação de documentos durante a diligência, desde que sirva para atestar condição preexistente à abertura da proposta, o qual reproduz-se aqui:

REPRESENTAÇÃO. PREGÃO ELETRÔNICO REGIDO PELO DECRETO 10.024/2019. IRREGULARIDADE NA CONCESSÃO DE NOVA OPORTUNIDADE DE ENVIO DE DOCUMENTAÇÃO DE HABILITAÇÃO AOS LICITANTES, NA FASE DE JULGAMENTO DAS PROPOSTAS, SEM QUE O ATO TENHA SIDO DEVIDAMENTE FUNDAMENTADO. PROCEDÊNCIA. REVOGAÇÃO DO CERTAME. MEDIDA CAUTELAR PLEITEADA PREJUDICADA. CIÊNCIA AO JURISDICIONADO ACERCA DA IRREGULARIDADE. OTIMA DO MINISTÉRIO DA ECONOMIA SOBRE A CONVENIÊNCIA E OPORTUNIDADE DE IMPLANTAÇÃO DE MELHORIAS NO SISTEMA COMPRASNET. Admitir a juntada de documentos que apenas venham a atestar condição pré-existente à abertura da sessão pública do certame não fere os princípios da isonomia e igualdade entre as licitantes e o oposto, ou seja, a desclassificação do licitante, sem que lhe seja conferida oportunidade para sanear os seus documentos de habilitação e/ou proposta, resulta em objetivo dissociado do interesse público, com a prevalência do processo (meio) sobre o resultado almejado (fim). O pregoeiro, durante as fases de julgamento das propostas e/ou habilitação, deve sanear eventuais erros ou falhas que não alterem a substância das propostas, dos documentos e sua validade jurídica, mediante decisão fundamentada, registrada em ata e acessível aos licitantes, nos termos dos arts. 8º, inciso XII, alínea "h"; 17, inciso VI; e 47 do Decreto 10.024/2019; sendo que a vedação à inclusão de novo documento, prevista no art. 43, §3º, da Lei 8.666/1993 e no art. 64 da Nova Lei de Licitações (Lei 14.133/2021), não alcança documento ausente, comprobatório de condição atendida pelo licitante quando apresentou sua proposta, que não foi juntado com os demais comprovantes de habilitação e/ou da proposta, por equívoco ou falha, o qual deverá ser solicitado e avaliado pelo pregoeiro. (grifo nosso)  
TCU. Acórdão 1.211/2021 – Plenário, rel. Walton Alencar, j. 26/05/2021.

69. Complementa a recorrente:

O permissivo do artigo supracitado não autoriza as retificações de informações que consubstanciam a proposta ou mesmo a alteração e desnaturação da proposta originária, sob pena de ferir completamente o caráter competitivo do certame.

<sup>3</sup> No edital do certame, a CEL opta, expressamente, por licitar de acordo com a Lei nº 8666/1993, conforme determina o art. 191, parágrafo único, da Lei nº 14.133, de 01/04/2021, na Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003.



Ministério da  
Fazenda



70. Ora, erros sanáveis de cálculos e de somas são comumente encontrados em propostas tão complexas e extensas. As complementações promovidas nessas propostas pelas licitantes em pauta, em seu teor, não alteram as tarifas apresentadas, bem como o compromisso de prestação dos serviços públicos e de realização dos investimentos exigidos no edital. A proposta em si pode ser tida como o percentual de desconto e as tarifas dele decorrentes. Todo o demais é mera e simplesmente material subsidiário a apoiar as conclusões de viabilidade, tanto as financeiras, como as de que o objeto da licitação será integralmente observado e as necessidades da sociedade satisfeitas.

71. **Jurisprudência consolidada do Tribunal de Contas da União e do STF validam a possibilidade de correções de planilhas apresentadas pelas licitantes, nos termos do já repisado princípio do formalismo moderado, no presente caso, sem que resulte em aumento do valor total da proposta.**

Tomem-se como exemplo, os julgados do TCU abaixo:

A existência de erros materiais ou omissões nas planilhas de custos e preços das licitantes não enseja a desclassificação antecipada das respectivas propostas, devendo a Administração contratante realizar diligências junto às licitantes para a devida correção das falhas, desde que não seja alterado o valor global proposto (Acórdão nº 2.546/2015. Plenário).

Erro no preenchimento da planilha de formação de preço do licitante não constitui motivo suficiente para a desclassificação da proposta, quando a planilha puder ser ajustada sem a necessidade de majoração do preço ofertado (Acórdão nº 1.811/2014. Plenário).

72. A recorrente alega que a MULTILOG apresentou novas tabelas de custos anuais, como observado no item 9 do anexo IV da resposta à diligência. Foram apresentadas tabelas discriminando os custos com pessoal, ano a ano, conforme orientação dada pela CEL, em sede de diligência. A Comissão entende que tais tabelas não configuram elementos novos à proposta por não alteram as tarifas ofertadas. Tais planilhas são apresentadas no intuito de esclarecer e complementar a proposta, o que é largamente aceito pelo TCU.

73. A recorrente alega, também, que houve alteração na metodologia de cálculo da viabilidade econômica do empreendimento da MULTILOG. Na proposta original tal empresa apresenta o fluxo de caixa do empreendimento (item 14 do Anexo IV), utilizando-se de metodologia diversa do EVTE elaborado pela Receita Federal e da proposta apresentada pela AURORA. O Estudo de Viabilidade fala em “fluxo de caixa operacional:





Ministério da  
Fazenda



O Estudo Sintético de Viabilidade Técnica e Econômica, item 16 do Anexo X do edital, prevê a seguinte dinâmica quanto a viabilidade econômica do objeto licitado:

#### 14. FLUXO DE CAIXA LÍQUIDO DO EMPREENDIMENTO

Neste trabalho foi adotado o estudo de viabilidade pelo fluxo de caixa operacional. Para determinar o fluxo de caixa líquido adiciona-se ao resultado líquido de cada exercício o valor do encargo da depreciação. O resultado positivo ou negativo corresponderá ao fluxo de caixa do empreendimento que está demonstrado igualmente no anexo VII.

#### 16. VERIFICAÇÃO DA VIABILIDADE DO EMPREENDIMENTO

A viabilidade do empreendimento será aferida pelos métodos do Valor Presente Líquido (VPL) e da Taxa Interna de Retorno (TIR), considerando-se a taxa de atratividade de 11,73% ao ano e o fluxo líquido de caixa constante do anexo VII deste estudo. Os critérios e os resultados obtidos estão apresentados no anexo VII. O valor de VPL e TIR obtidos são:

VPL: R\$ 0,00

TIR: 11,73% a.a.

Sendo o VPL igual a zero e a TIR igual à Taxa de Atratividade, conclui-se que o empreendimento é viável economicamente. Entretanto, resta ainda calcular as tarifas a serem cobradas dos usuários e verificar se elas se enquadram nos valores de mercado.

☎ 41 3045-2330 📧 contato@roberlqueiroz.adv.br 📍 Rua Mateus Leme, 2511, São Francisco, CEP: 80.530-010, Curitiba/PR

74. O tema do fluxo de caixa operacional foi objeto de análise pelo Plenário do TCU, no TC 040.438/2012-0, relativamente ao porto seco que seria instalado em Salvador, aproveitando o que se decidiu no caso da Estação Aduaneira Interior no entorno do Porto de Suape /PE:

9. Quanto aos aspectos econômico-financeiros, destaco que, no âmbito do TC-037.843/2011-3, recentemente relatado por mim neste mesmo Plenário, foi apreciado o primeiro estágio da outorga de permissão para exploração do terminal alfandegado de uso público do tipo Estação Aduaneira Interior no entorno do Porto de Suape, em Pernambuco (Acórdão nº 3012/2012-Plenário). Naquele feito, após diversos questionamentos realizados por parte da unidade técnica e intensa interação com a Receita Federal do Brasil, foram implementadas alterações significativas em muitos aspectos dos estudos realizados pelo órgão outorgante, o que contribuiu decisivamente para a melhoria do escopo da desestatização ali avaliada. Os avanços hauridos naquela experiência foram aproveitados para o presente caso, o que contribuiu decisivamente para proporcionar robustez ao fluxo de caixa do empreendimento ora em apreciação.

[...]

96. No estudo elaborado pela Receita Federal, além de ter sido adotado o fluxo de caixa operacional, tradicionalmente usado em análise de projetos, também foi utilizado o WACC estimado pelo Tesouro Nacional, conforme os parâmetros descritos



Ministério da  
Fazenda



no Quadro 2. Não há inconsistências no cálculo do valor presente líquido do fluxo de caixa.

97. Consideram-se, assim, que os procedimentos adotados pela Comissão de Avaliação da Receita Federal para estimar a taxa de desconto e o cálculo do fluxo de caixa operacional para a implantação do porto seco na Região Metropolitana de Salvador atendem ao disposto na Lei 9.491/1997, no art. 30 do Decreto 2594/1998, no art. 11 da Instrução Normativa RFB 1.208/2011 e no art. 146 da Portaria MF 203/2012, e estão de acordo com as boas práticas nacionais e internacionais para precificação do Custo Médio Ponderado de Capital (WACC).

75. **Assim, visando a isonomia do certame e atendendo ao entendimento do TCU mencionado acima, a CEL aceita que a MULTILOG apresente o fluxo de caixa do empreendimento utilizando-se de metodologia de fluxo de caixa operacional.** Neste, as despesas financeiras relativas aos juros do investimento devem ser acrescidas ao resultado anual do exercício constante do item 14 do Anexo IV do edital. Tal mudança de metodologia no cálculo do fluxo de caixa afeta diretamente o resultado dos indicadores de viabilidade econômica do empreendimento. **Assim, a Taxa Interna de Retorno (TIR) e o Valor Presente líquido (VPL) foram recalculados nas planilhas reapresentadas.**
76. Vale ressaltar que, segundo a MULTILOG, a viabilidade do empreendimento levaria em consideração alguns fatores de difícil mensuração monetária, como ganhos indiretos com sinergia operacional e integração de serviços, além do fato do porto seco de Foz do Iguaçu ser considerado estratégico para a empresa, entre outros.
77. Ademais, todo o investimento estrutural no imóvel realizado pela MULTILOG, aproximadamente R\$200.000.000,00, será mantido ao final do contrato e poderá ser utilizado economicamente pelo proprietário do terreno.
78. A MULTILOG informa que o terreno utilizado para o empreendimento é de propriedade de uma empresa do mesmo grupo econômico, de modo que as despesas com o aluguel da área rentabilizariam o conglomerado em questão.
79. Esses fatores, isolados, não alteram significativamente o retorno do investimento. Mas se forem considerados em conjunto formam elemento consistente a corroborarem entendimento de que a MULTILOG tem condições de garantir a viabilidade econômica do empreendimento.
80. A recorrente fala ainda de uma suposta inexecutabilidade da proposta da MULTILOG. A falta de viabilidade econômica por certo conduziria à inexecutabilidade do empreendimento como proposto. Não é o caso. A sua viabilidade foi demonstrada e a proposta da MULTILOG traz, em planilhas estabelecidas por edital, elementos a apontarem a sua executabilidade.
81. A recorrente alega que no certame relativo ao porto seco de Dionísio Cerqueira, teria sido “considerado insanável vício de apresentação de proposta em desacordo com o edital”. Não é bem assim. Na ocasião, a Comissão de Licitação, considerou que, como já havia razões fortes para a desclassificação - a apresentação de proposta “com preços excessivos, assim considerados aqueles superiores aos constantes do Anexo VIII – Tabela de Tarifas Máximas e Tabela de Preços Máximos de Serviços Conexos e Complementares” – e que, assim, em nome da economia processual, seria desnecessária diligência a sanar vícios sanáveis.
82. **Assim, a CEL entende que não houve apresentação de novos elementos que motivem a desclassificação da MULTILOG e que a empresa tem condições de executar e cumprir com as obrigações contratuais, no caso de ser sagrada vencedora do certame.**



**Ministério da  
Fazenda**



83. O ato administrativo goza da presunção de certeza e veracidade, reputando-se legítimo. Deve o interessado em desconstituí-lo produzir prova cabal capaz de ilidir essa presunção, o que não ocorreu com o recurso sob análise.

## **CONCLUSÃO**

84. Diante do exposto, a Comissão Especial de Licitação CONHECE do recurso interposto pela empresa AURORA TERMINAIS E SERVIÇOS LTDA, para, no mérito, NEGAR-LHE PROVIMENTO e MANTER SUA DECISÃO quanto à desclassificação da sua proposta e a aceitação e a classificação da proposta da MULTILOG BRASIL SA no certame.
85. Nos termos do art. 109, §4º, da Lei 8.666/1993, encaminha-se o presente ao Sr. Chefe da Divisão de Programação e Logística da SRRF09, autoridade superior à Comissão Especial de Licitação, conforme Portaria SRRF09 nº 23/2021, publicada no Diário Oficial da União de 23 de fevereiro de 2021, para que DECIDA quanto ao recurso apresentado.

*Assinado e datado digitalmente.*

**Marcelo Mossi Vendramini**

Presidente da Comissão Especial de Licitação

**Antonio Carlos da Costa Cavalcanti Filho**

Membro da Comissão de Licitação

**Ivan Olivete do Amaral**

Membro da Comissão de Licitação

**Renato Moroishi**

Membro da Comissão de Licitação



Ministério da  
Fazenda



Processo: 10905.720033/2020-91

EDITAL DE CONCORRÊNCIA RFB/SRRF09 Nº 001/2023

Permissão para prestação dos serviços públicos de movimentação e armazenagem de mercadorias em porto seco, a ser instalado no Município de Foz do Iguaçu

### **ATA DE ANÁLISE E JULGAMENTO DO RECURSO E CONTRARRAZÕES DA FASE DE CLASSIFICAÇÃO DAS PROPOSTAS**

Considerando as informações constantes da presente ATA, elaborada pela Comissão Especial de Licitação, quanto ao RECURSO apresentado pela licitante AURORA TERMINAIS E SERVIÇOS LTDA e as contrarrazões apresentadas pela MULTILOG BRASIL SA, o Regimento Interno da Secretaria da Receita Federal do Brasil, com a redação que lhe foi dada pela Portaria MF nº 284, de 27 de julho de 2020, publicada no DOU de 27/07/2020, e a Portaria SRRF09 nº 23, de 22 de fevereiro de 2021, publicada no DOU de 23/02/2021, **MANTENHO A DECISÃO** da Comissão Especial de Licitação quanto à classificação das propostas para o item único da Concorrência SRRF09 nº 01/2023, adotando os fundamentos já apresentados no referido relatório.

Prossiga-se aos trâmites da fase de habilitação.

*Assinado e datado digitalmente.*

**GUSTAVO LUIS HORN**

Chefe da Divisão de Programação e Logística  
Superintendência Regional da Receita Federal do Brasil da 9ª Região Fiscal



**Ministério da Fazenda**

## **PÁGINA DE AUTENTICAÇÃO**

**O Ministério da Fazenda garante a integridade e a autenticidade deste documento nos termos do Art. 10, § 1º, da Medida Provisória nº 2.200-2, de 24 de agosto de 2001 e da Lei nº 12.682, de 09 de julho de 2012.**

A página de autenticação não faz parte dos documentos do processo, possuindo assim uma numeração independente.

Documento produzido eletronicamente com garantia da origem e de seu(s) signatário(s), considerado original para todos efeitos legais. Documento assinado digitalmente conforme MP nº 2.200-2 de 24/08/2001.

### **Histórico de ações sobre o documento:**

Documento juntado ao processo em 21/09/2023 14:01:05 por Antonio Carlos da Costa Cavalcanti Filho.

Documento assinado digitalmente em 21/09/2023 14:01:05 por ANTONIO CARLOS DA COSTA CAVALCANTI FILHO, Documento assinado digitalmente em 21/09/2023 13:48:48 por GUSTAVO LUIS HORN, Documento assinado digitalmente em 21/09/2023 13:23:44 por IVAN OLIVETE DO AMARAL, Documento assinado digitalmente em 21/09/2023 12:01:11 por MARCELO MOSSI VENDRAMINI e Documento assinado digitalmente em 21/09/2023 11:55:08 por RENATO MOROISHI.

Esta cópia / impressão foi realizada por RENATO MOROISHI em 21/09/2023.

### **Instrução para localizar e conferir eletronicamente este documento na Internet:**

1) Acesse o endereço:

<https://cav.receita.fazenda.gov.br/eCAC/publico/login.aspx>

2) Entre no menu "Legislação e Processo".

3) Selecione a opção "e-AssinaRFB - Validar e Assinar Documentos Digitais".

4) Digite o código abaixo:

**EP21.0923.14100.GVBM**

5) O sistema apresentará a cópia do documento eletrônico armazenado nos servidores da Receita Federal do Brasil.

**Código hash do documento, recebido pelo sistema e-Processo, obtido através do algoritmo sha2:**  
**93260884830A4CE610D219CE1FBE9DB363FA5BC419B25E5C75A4329AD81994D1**