

FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS  
ESCOLA DE ADMINISTRAÇÃO DE EMPRESAS DE SÃO PAULO

ALEXANDRE ZANANIRI CORDEIRO

UM "NOVO" VELHO ARRANJO INSTITUCIONAL: O PAPEL DA EMPRESA DE  
PLANEJAMENTO E LOGÍSTICA (EPL) NO LICENCIAMENTO AMBIENTAL  
DAS OBRAS RODOVIÁRIAS DO DNIT

SÃO PAULO

2014

FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS  
ESCOLA DE ADMINISTRAÇÃO DE EMPRESAS DE SÃO PAULO

ALEXANDRE ZANANIRI CORDEIRO

UM "NOVO" VELHO ARRANJO INSTITUCIONAL: O PAPEL DA EMPRESA DE  
PLANEJAMENTO E LOGÍSTICA (EPL) NO LICENCIAMENTO AMBIENTAL  
DAS OBRAS RODOVIÁRIAS DO DNIT

SÃO PAULO

2014

## Resumo

Pode-se afirmar que, na gestão pública brasileira, "nada se cria, tudo se transforma". Este trabalho aborda como o Ministério dos Transportes lança mão de formas de integração de organizações públicas da administração indireta de diferentes naturezas, como autarquias e empresas públicas, para o processo de licenciamento ambiental de obras rodoviárias prioritárias. Ao adotar esse "novo" arranjo o DNIT reduz os efeitos do "fator projeto" relacionados ao licenciamento ambiental. O "novo" pode ser observado no uso intensivo do Regime Diferenciado de Contratação (RDC) em processo de contratação de um ente privado por um ente privado estatal para subsidiar uma licitação de uma autarquia pública que será executada por um terceiro ente privado. Traduzindo essa relação para os atores envolvidos, a consultoria que realizará o EIA/RIMA é contratada pela EPL para subsidiar a licitação do DNIT que será executada por um concessionário.

## Abstract

It can be stated that in Brazilian public management, "nothing is created, everything is transformed." This work addresses how the Transportation Ministry uses new integration models to orchestrate the relationship of indirect administration public organizations of different natures, such as governmental agencies and public companies, in the environmental licensing process of priority road works. By adopting this "new" arrangement DNIT reduces the "project factor" effects related to environmental licensing. The "new" can be observed in the intensive use of Distinctive Contracting Regime (DRC) to hire a private entity by a state entity to subsidize DNIT (National Transportation Department) bidding process in a contract that will be executed by a third party private entity. Translating this relationship for the actors involved, the consultant (private entity) who will carry out the EIA / RIMA is hired by EPL (public entity) to subsidize DNIT's bidding process that will be performed by a dealer (third party private entity).

## Sumario

Resumo .....	3
Abstract.....	3
Introdução .....	5
PAC - Obras rodoviárias prioritárias no âmbito do RDC.....	6
Desafios do licenciamento ambiental no RDC.....	7
Licenciamento Ambiental .....	8
Um "novo" velho arranjo institucional: DNIT/EPL/ Concessionários.....	14
Natureza das instituições publicas o estado Atual das Empresas Estatais .....	15
EPL - o que é, como funciona, o que faz.....	20
O Ano de 2013 foi o primeiro ano de atividades efetivas da EPL, em seu Relatório de Gestão do Exercício 2013 destacou algumas ações entre elas: .....	24
Considerações Finais .....	26
Referencias .....	27
Apendice I - Lista de Divulgação das Licitações da EPL .....	29

## Introdução

Pode-se afirmar que, na gestão pública brasileira, cabe um conceito biológico de Lavoisier onde "nada se cria, tudo se transforma". Esse trabalho aborda um "novo" velho arranjo institucional - a amarração legal e institucional da zona sombria entre o público e o privado.

A partir da análise das estratégias institucionais no âmbito do DNIT na execução das licitações e concessões do PAC, observa-se um recente esforço para a redução e gestão dos riscos de empreendimentos contratados sob o Regime Diferenciado de Contratação. O cenário de gestão dos riscos, e a forma como a Administração Pública partilha os riscos com o setor privado tem apresentado algumas alterações recentes. Por exemplo dessas alterações pode ser observado na forma como o mercado de seguradoras está se lidando com as licitações em infraestrutura, “a mudanças significativas no mercado segurador na medida em que o risco do empreendimento foi repassado às contratadas, que têm nas seguradoras de sua obra sua grande aliada. Caso a contratada deixe de realizar o objeto contratado, existe a possibilidade de a seguradora terminar a obra ou indenizar a União, o que pode diminuir o número de obras inacabadas” (DNIT, 2013). Uma outra alteração, que será o tema desse ensaio, refere-se ao **novo arranjo institucional** dado pela Administração Pública Federal para reduzir as incertezas e riscos relacionados ao licenciamento ambiental de concessões rodoviárias prioritárias.

Uma obra pública de infraestrutura, como as concessões rodoviárias, apresenta três macro etapas: 1. o projeto de engenharia; 2. o processo licitatório e 3. a execução da obra. A fase do projeto de engenharia, por sua complexidade e por condicionar as outras etapas, geralmente gera vários gargalos no processo de contratação de obras de infraestrutura, chamado por profissionais da área, de “*fator projeto*”. Nessa fase ocorre o licenciamento ambiental que aporta riscos ao processo da concessão, que também fazem parte do escopo do chamado “*fator projeto*”.

O novo arranjo institucional se dá na execução das licitações por meio do Regime Diferenciado de Contratação (RDC), com destaque para a modalidade de Contratação Integrada RDCi, intensamente utilizada pelo DNIT. A Administração Pública Federal lança mão de formas de integração de organizações públicas da administração indireta de diferentes naturezas, como autarquias e empresas públicas, no

caso em discussão, organizações circunscritas na pasta do Ministério dos Transportes. Ao adotar esse novo arranjo o DNIT reduz os efeitos do “*fator projeto*” relacionados ao licenciamento ambiental de obras de infraestrutura rodoviária.

Inicialmente será abordado a adoção do RDC para as obras rodoviárias prioritárias do PAC e os desafios do licenciamento ambiental no RDC. A seguir será apresentado o processo de licenciamento ambiental, as suas diferentes instancias e as diferentes licenças necessárias. No item subsequente, será apresentado o "novo" velho arranjo institucional, introduzido o universo da empresas publicas estatais, a relação estabelecida entre o DNIT, a Empresa de Planejamento e Logística (EPL) e os Concessionários.

### **PAC - Obras rodoviárias prioritárias no âmbito do RDC**

O PAC - Programa de Aceleração do Crescimento - foi lançado pelo Governo Federal em janeiro de 2007, com o objetivo de acelerar o ritmo de crescimento da economia, aumentar o emprego e a renda, diminuir as desigualdades sociais e regionais e superar os gargalos na infraestrutura do país. A segunda etapa do programa – PAC 2, lançada em 2010, amplia os seus eixos de atuação e o volume de investimentos para o período 2011-2014. O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT responde pelo maior volume de recursos do OGU - Orçamento Geral da União - no PAC, sendo responsável pela execução de mais de 150 obras, com volume de recursos superior a R\$ 50 bilhões no período só para o setor rodoviário.

Tabela 1. Investimentos da área de Infraestrutura e Transporte

<b>Eixos</b>	<b>2011-2014</b>	<b>Pós 2014</b>	<b>Total</b>
Rodovias	48,4	2,0	50,4
Ferrovias	43,9	2,1	46,0
Portos	4,8	0,3	5,1
Hidrovias	2,6	0,1	2,7
Marinha Mercante	36,7	-	36,7
<b>Total (bilhões R\$)</b>	<b>136,4</b>	<b>4,5</b>	<b>140,9</b>

Fonte: MPOG, 2011

Segundo o relatório DNIT 2103 as atividades de implantação e manutenção de 159 empreendimentos nos modais ferroviário, hidroviário e rodoviário em execução resultaram num total de 61 emissões de licenças ambientais e 175 empreendimentos em processo de gestão ambiental.

#### *Desafios do licenciamento ambiental no RDC*

O Regime Diferenciado de Contratação estabelece uma forma singular de relacionamento entre o ente privado e a Administração Pública, em especial na modalidade de contratação integrada, onde o privado apresenta Projeto Básico, Projeto Executivo e realiza a obra. Na partilha de riscos, o maior peso recai sobre ente privado, e é esta a intenção da Administração Pública.

A fase de definição do projeto é de extrema importância, pois trata-se da fase mais morosa. É nesta fase que o escopo, as características e os possíveis impactos e suas soluções são definidos, e as decisões desta fase irão condicionar as demais fases de licenciamento. No esfera ambiental, é nessa fase que é gerada a Licença Prévia, analisando os riscos ambientais potenciais. A partir da Licença Prévia que a inicia-se a análise dos demais riscos, portanto esta influencia a obtenção das Licenças de Instalação e Operação, e seus possíveis ajustes de execução.

É neste ambiente institucional de desafios para execução do PAC 2, no uso intenso do RDC, nos desafios do licenciamento ambiental e na necessidade de capacidade de coordenação, como apresentada pelo DNIT, que surgem os arranjos institucionais apresentados nesse trabalho.

## Licenciamento Ambiental

A Política Nacional de Meio Ambiente<sup>1</sup> é o marco inicial para a institucionalização dos conceitos de avaliação de impactos ambientais e do próprio licenciamento ambiental. Trouxe em seu escopo a adoção pelo Estado brasileiro do SISNAMA – Sistema Nacional de Meio Ambiente:

*“Art.1º - Esta lei, com fundamento nos incisos VI e VII do Art. 23 e no art. 225 da Constituição, estabelece a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, constitui o Sistema Nacional de Meio Ambiente (Sisnama) e institui o Cadastro de Defesa Ambiental.”*

Em seus princípios estão a manutenção do equilíbrio ecológico, tendo como foco o patrimônio público o meio ambiente, a manutenção da qualidade propícia a vida, e o controle de atividades poluidoras:

*“Art 2º A política Nacional do Meio Ambiente tem por objetivo a preservação, melhoria e recuperação da qualidade ambiental propícia a vida, visando assegurar, no País, condições de desenvolvimento socioeconômico, aos interesses da segurança nacional e a proteção da dignidade da vida humana, atendidos os seguintes princípios:*

*I – ação governamental na manutenção do equilíbrio ecológico, considerando o meio ambiente como patrimônio público a ser necessariamente assegurado e protegido, tendo em vista o uso coletivo;*

*II- racionalização do uso do solo, do subsolo, da água e do ar;*

*III – planejamento e fiscalização do uso dos recursos ambientais;*

*IV – proteção dos ecossistemas, com a preservação de áreas representativas;*

*V – controle e zoneamento das atividades potencial ou efetivamente poluidoras;*

---

<sup>1</sup> Lei 6.938 de 31 de agosto de 1981



*VI – incentivos ao estatuto e à pesquisa de tecnologias orientadas para o uso racional e a proteção dos recursos ambientais;*

*VII – acompanhamento do estado da qualidade ambiental;*

*VIII – recuperação de áreas degradadas;*

*IX – proteção de áreas ameaçadas de degradação;*

*X – educação ambiental a todos os níveis de ensino, inclusive a educação da comunidade, objetivando capacitá-la para a participação ativa na defesa do meio ambiente.”*

Nesse marco fica criada a figura do poluidor e a imposição ao agente poluidor à obrigação de recuperar e indenizar os danos causados pelo uso de recursos ambientais com finalidade econômica:

*“Art. 3º Para os fins previstos nesta Lei, entende-se por:*

*I - ...*

*IV – poluidor, a pessoa física ou jurídica, de direito público ou privado, responsável, direta ou indiretamente, por atividade causadora de degradação ambiental;....“*

A partir da Lei 6.938 ficam estabelecidas as bases para o licenciamento ambiental.

O envolvimento concorrente das três esferas - municipal, estadual e federal - torna necessária uma abordagem sistêmica, tendo o Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA como instância tripartite responsável por ordenar os princípios e regulamentar o Sistema Nacional de Meio Ambiente - SISNAMA, por meio de Resoluções. Dessa forma, estabelece a Resolução nº 237 de 19 de dezembro de 1997 que define o Licenciamento ambiental e Licença Ambiental:

*“Artigo 1º - Para efeito desta Resolução são adotadas as seguintes definições:*

*I – Licenciamento Ambiental: procedimento administrativo pelo qual o órgão ambiental competente licencia a localização, instalação, ampliação e operação de empreendimentos e atividades utilizadoras de recursos ambientais, consideradas efetivas ou potencialmente poluidoras ao daquelas que, sob*

*qualquer forma, possam causar degradação ambiental, considerando as disposições legais e regulamentares e as normas técnicas aplicáveis ao caso.*

*II – Licença Ambiental: ato administrativo pelo qual o órgão ambiental competente, estabelece as condições, restrições e medidas de controle ambiental que deverão ser obedecidas pelo empreendedor, pessoa física ou jurídica, para localizar, instalar, ampliar e operar empreendimentos ou atividades utilizadoras dos recursos ambientais consideradas efetivas ou potencialmente poluidoras ou aquelas que, sob qualquer forma, possam causar degradação ambiental.”*

Essa Resolução ordena ainda o sistema de licenciamento ambiental, definindo as competências entre as esferas de governança. Define ainda conceitos e atividades passíveis de licenciamento ambiental e traz a noção de “relevância do impacto ambiental” e a noção de alcance “regional”, a fim de orientar a divisão de atribuições entre órgãos municipais, estaduais e a União. Em seu Anexo I a Resolução CONAMA nº 237/1997, define as atividades ou empreendimentos sujeitos ao Licenciamento Ambiental.<sup>2</sup>

A abordagem sistêmica provoca nos arranjos entre as três esferas de governo a obrigatoriedade de integração e definição de respectivas competências<sup>3</sup>, uma vez que na área ambiental a competência é concorrente com supletividade da esfera federal sobre as demais, e subsidiária quando o ente federativo apoia a União. A Lei Complementar nº 140 atualiza a definição de licenciamento ambiental e institucionaliza as relações entre esferas:

*“Art.2º Para fins desta Lei Complementar, consideram-se:*

*I – licenciamento Ambiental: o procedimento administrativo destinado a licenciar atividades ou empreendimentos utilizadores de recursos ambientais, efetiva ou potencialmente poluidores ou capazes, sob qualquer forma, de causar degradação ambiental;*

---

<sup>2</sup> Ver Anexo I da Resolução CONAMA nº237/1997

<sup>3</sup> Lei Complementar nº 140 de 8 de dezembro de 2011

*II – atuação supletiva: ação do ente da Federação que se substitui ao ente federativo originalmente detentor das atribuições, nas hipóteses definidas nesta Lei Complementar;*

*III – atuação subsidiária: ação do ente da Federação que visa a auxiliar no desempenho das atribuições decorrentes das competências comuns, quando solicitado pelo ente federativo originalmente detentor das atribuições definidas nesta Lei Complementar.”*

No Brasil atual são raros os municípios que têm atribuição de Licenciamento Ambiental, restrito a algumas capitais de estado. No nível municipal o licenciamento se dá principalmente nos códigos de postura urbano, orientados pelo Plano Diretor do Município, na maior parte dos casos a competência para o Licenciamento Ambiental é do órgão Estadual de Meio Ambiente, ou do IBAMA – Instituto Brasileiro de Meio Ambiente, órgão federal responsável quando o impacto é relevante de alcance regional. Esta competência concorrente aporta aos empreendedores risco adicional.

Tratando de obras de infraestrutura de logística como rodovias, as duas esferas de competência tem um número razoável de instituições para consulta durante o processo de Licenciamento Ambiental, são as chamadas instituições intervenientes, a saber:

- Fundação Palmares
- Fundação Nacional do Índio – FUNAI
- Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária – INCRA
- Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade – ICMBio
- Instituto do Patrimônio Artístico e Histórico Nacional - IPHAN

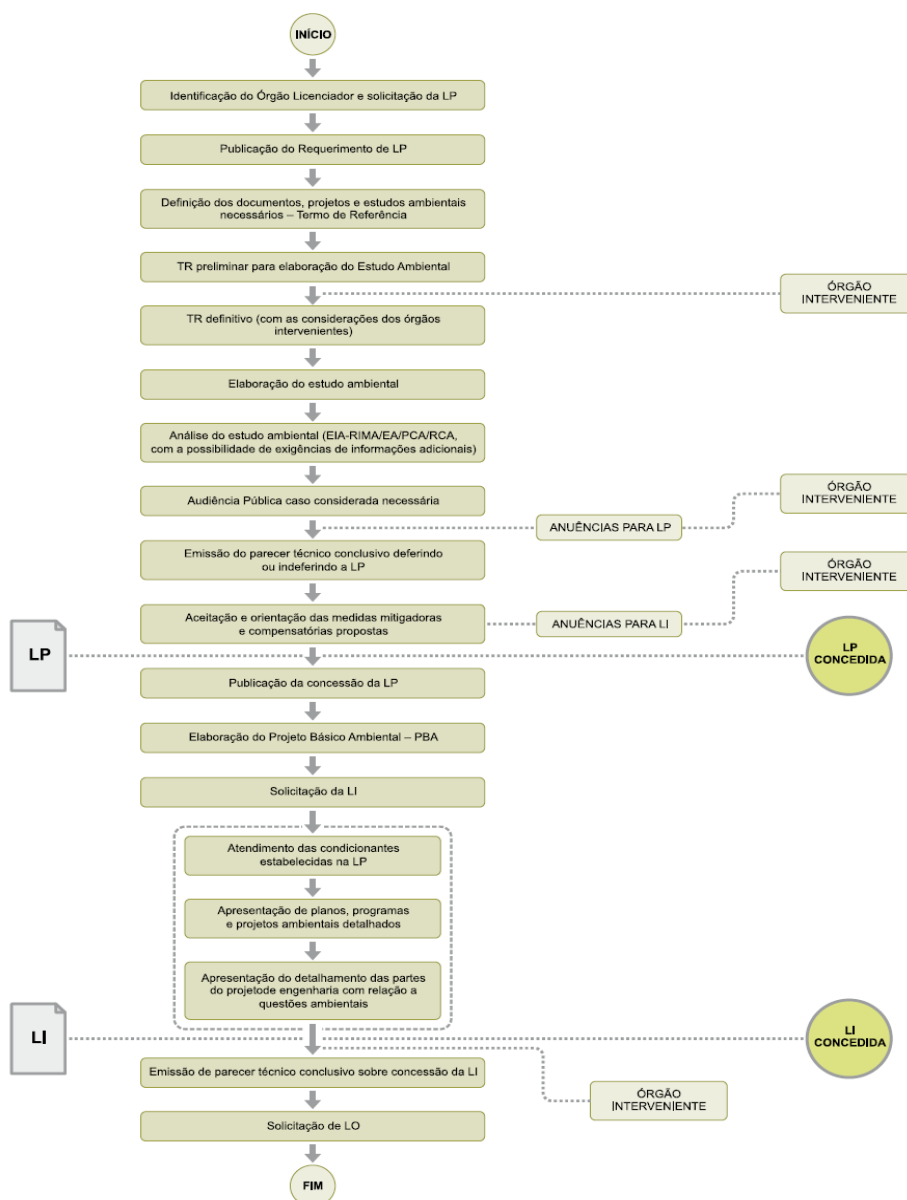
São instituições que obrigatoriamente devem ser consultadas se o empreendimento impactar direta ou indiretamente territórios, acervos ou comunidades do escopo de atribuições daquele interveniente.

Entre técnicos governamentais e empreendedores considera-se um componente de alto risco para empreendimentos de infraestrutura a presença de comunidades locais com características específicas, principalmente quando se tratam de quilombolas,

comunidades tradicionais<sup>4</sup> e povos indígenas. Quando do envolvimento dessas comunidades tradicionais é comum a realização de audiências públicas, o que onera mais ainda os procedimentos e exige elevada capacidade executiva por parte do empreendedor e do órgão licenciador.

Outras consultas e manifestações podem ser exigidas de acordo com o projeto, como outorgas de recursos hídricos, ou estudos específicos como no caso de atividades nucleares, entre outros.

Figura 1. Fluxograma do processo de licenciamento ambiental



CGMAB, Relatório de Gestão. DNIT 2013

<sup>4</sup> Conforme definição da PNPCT – Política Nacional de Desenvolvimento de Povos e Comunidades Tradicionais (Lei nº 6.040/2007).

Esta consulta às entidades intervenientes se dá em dois momentos no processo de emissão da Licença Prévia – LP: o primeiro na elaboração do Termo de Referência que o órgão licenciador impõe ao empreendedor para a elaboração do Estudo de Impacto ambiental - EIA e do Relatório de Impacto Ambiental – RIMA, e um segundo momento quando o empreendedor apresenta os estudos ambientais para a verificação do cumprimento das exigências dos órgãos intervenientes.

Quadro 1. Tipos de Licença

<b>Tipo de Licença</b>	<b>Característica</b>	<b>Princípio</b>	<b>Requisitos para emissão</b>
L.P. – Licença Prévia	Solicitada na fase preliminar do planejamento. Atesta a viabilidade ambiental do empreendimento, aprova sua localização, concepção e define as medidas mitigatórias e compensatórias.	Precaução	Manifestação dos órgãos intervenientes Audiências públicas quando necessário Aprovação dos EIA/RIMA
L.I. – Licença de Instalação	Detalha o projeto, incluindo as medidas de controle ambiental, verifica a compatibilidade do projeto com as medidas de controle ambiental propostas na L.P. Autoriza o início das obras.	Poluidor pagador	Atendimento das condicionantes da L.P.
L.O. – Licença de Operação	Aprova a forma como o empreendimento vai se relacionar com o meio ambiente. Contem medidas de controle e especifica as condicionantes obrigatórias. Autoriza o empreendedor a iniciar suas atividades.	Caráter precário pode ser revogada se houver descumprimento das condicionantes ou alterações de operação.	Atendimento das condicionantes da L.I.

No processo de licenciamento Ambiental temos três tipos de licença conforme o quadro anterior. Destaca-se que a L.P. – Licença Prévia é aquela que mais exige da capacidade executiva do empreendedor e capacidade de análise do órgão licenciador e das entidades intervenientes, assim como a observação do princípio da publicidade, cabendo, se pertinente, a realização de audiências públicas. Nesta fase são elaborados os Estudos de Impacto Ambiental - EIA e Relatório de Impacto Ambiental – RIMA.

Quando se relaciona este procedimento com o Regime Diferenciado de Contratação, modalidade de Contratação Integrada – RDCi, temos o Projeto Básico

como parâmetro para os estudos ambientais e a emissão de Licença Prévia, como veremos mais adiante. A Licença Prévia a partir do Projeto Básico é requisito tanto para o processo licitatório quanto para fins de financiamento.

A Licença de Instalação é expedida mediante o cumprimento das condicionantes estabelecidas na L.P., nesta etapa o Projeto Básico e Executivo já incorporaram as exigências ambientais com os devidos Planos de controle ambiental, assim como as comprovações de domínio e demais autorizações pertinentes. Esta etapa exige grande esforço da Administração Pública no monitoramento das obras e possíveis alterações de projeto.

A terceira e última fase o empreendimento está pronto para entrar em operação, executando os Planos de Controle ambiental, a fim de manter a Licença de Operação – L.O. em vigor, uma vez que a Licença Ambiental é ato vinculado unilateral, o empreendedor demonstra o atendimento dos requisitos exigidos pela Administração Pública. Como tem caráter precário pode ser suspensa a qualquer momento desde que motivada.

### **Um "novo" velho arranjo institucional: DNIT/EPL/ Concessionários**

Os desafios impostos pelas metas do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC e PAC 2. Exige da Administração Pública a transposição de obstáculos de natureza processual legal e institucional. Com a utilização intensa para as licitações de obras de infraestrutura rodoviária do Regime Diferenciado de Contratações - RDC é necessário um esforço de adaptação por parte das instituições públicas e privadas. Esse esforço altera procedimentos e processos internos, estruturas organizacionais e arranjos de governança e coordenação. Quando passamos a analisar mais de perto a forma como o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, adotou o novo regime de licitações, observamos um esforço de coordenação que transcende a própria estrutura do DNIT, exigindo o envolvimento de outra organização vinculada ao Ministério dos Transportes, uma empresa pública a Empresa de Planejamento e Logística – EPL.

Não são novidade na Administração Pública brasileira arranjos institucionais envolvendo empresas públicas e privadas, portanto arranjos híbridos. ” *O Estado em geral se situa em uma posição privilegiada para exercer o papel de centro estratégico em arranjos institucionais híbridos*” (MÉNARD, 2012). Apenas o Estado tem

condições de assumir papel de coordenação em arranjos complexos e arriscados, com sua capacidade de administrar e arbitrar os conflitos no direcionamento dos investimentos.

Segundo (FIANI, 2011) *“os investimentos em infraestrutura, que estão presentes em grande escala em processos de desenvolvimento envolvem ativos com especificidade de localização com promessa mais ou menos incertas de que haverá uma demanda futura por estes investimentos, o que resulta em ativos dedicados. Por sua vez, muito do sucesso do processo de desenvolvimento depende de formação de mão de obra com elevado grau de especialização e experimentada, o que resulta em especificidade de capital humano derivada de aprender fazendo”*. É o que se observa no âmbito do DNIT ao adotar intensamente o RDC e constituir arranjos institucionais com uma empresa pública.

### **Natureza das instituições públicas o estado Atual das Empresas Estatais**

O Universo de Empresas Estatais refere-se às empresas em que a União, detém direta ou indiretamente a maioria do capital social com direito a voto, ou seja, as empresas públicas, sociedades de economia mista e suas subsidiárias e controladas que denominamos de Empresas Estatais. São pessoas jurídicas de direito privado, na maior parte das vezes constituídas na forma de sociedades de capital por ações. Entre as subsidiárias e controladas temos sociedades civis ou por cotas de responsabilidade limitada. As Empresas Estatais possuem personalidade legal e autonomia administrativas, orçamentária e financeira para cumprirem a sua função social e atingirem seus objetivos corporativos e a sua autonomia está ligada tanto a autonomia financeira e quanto ao seu grau de dependência de verbas do erário. Regidas pela Lei de Sociedades por Ações e pelas leis aplicáveis para todo o sistema financeiro, elas são reguladas pelas mesmas leis das empresas privadas nos campos do direito civil, comercial, tributário e trabalhista, com a ressalva de que a contratação de empregados deve ser feito por meio de concurso público.

Após a onda de privatizações nas décadas de 1980 e 1990, seguindo as tendências internacionais, o Estado brasileiro transferiu para o setor privado o controle de 119 empresas. O Programa Nacional de Desestatização – PND resultou em 1993 a privatização da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN). A partir de 1994 a privatização da Empresa Brasileira de Aeronáutica (Embraer), a Companhia Vale do Rio Doce

(CVRD), a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima e um conjunto de empresas ligadas ao sistema Telebrás.

Em 2003 com a chegada do novo governo trabalhista, o Estado se apresenta com um papel de indutor da economia, e passa criar novas estatais, como a Empresa Brasileira de Hemoderivados e Biotecnologia (Hemobrás) em 2004, Empresa Brasileira de Comunicação (EBC) em 2007 e o Centro Nacional de Tecnologia Eletrônica Avançada (Ceitec) em 2008.

Atualmente o Departamento de Coordenação e Governança das Empresas Estatais – DEST vinculado a Secretaria Executiva do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão faz a coordenação para melhorar a atuação do Estado como acionista das empresas estatais, define assim a sua missão:

*“aperfeiçoar a função do Estado enquanto acionista das empresas estatais, incentivando a adoção de boas práticas de governança corporativa e potencializando os investimentos da União em benefício da sociedade”.*

Responsável pelo acompanhamento e disponibilização das informações econômico-financeiras das empresas estatais o DEST elabora a proposta do Orçamento de Investimentos (OI) das empresas que a União detenha direta ou indiretamente a maioria do capital social, elabora o Programa de Dispêndios Globais (PDG), apresenta o perfil anual das empresas estatais. Manifesta-se sobre a criação, assunção, controle acionário, reestruturações societárias, alterações do capital social, emissão de títulos, planos de custeio, remuneração dos administradores e conselheiros, participação nos lucros e atua como grupo executivo de suporte técnico e de gestão. Como Secretaria-Executiva da Comissão Interministerial de Governança Corporativa e de Administração de Participações Societárias da União – CGPAR é instância de definição e controle da execução das diretrizes de gestão das empresas estatais. A comissão é formada por vários Ministros de estado, com diferentes funções e atribuições, conforme quadro abaixo.



Quadro 2. Formação e atribuições da Comissão Interministerial de Governança Corporativa e de Administração de Participações Societárias da União – CGPAR

Ministro do Planejamento, Orçamento e Gestão (DEST)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Estabelecer as diretrizes corporativas de governança;</li> <li>- Aprovar o orçamento de investimento;</li> <li>- Aprovar os estatutos e aumento de capital;</li> <li>- Fixar a remuneração dos membros da Diretoria e indicar um membro do Conselho de Administração;</li> </ul>
Ministro da Fazenda	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aprovar as demonstrações financeiras;</li> <li>- Autorizar a emissão de títulos e verificar a situação do endividamento;</li> <li>- Apontar um membro do Conselho Fiscal;</li> <li>- Representar o Estado na Assembleia de acionistas;</li> </ul>
Ministro Chefe da Casa Civil	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Acompanhamento</li> </ul>
Outros Ministros de Estado (área de atuação da empresa)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dar orientação sobre a estratégia de investimentos;</li> <li>- Definir o conselho de administração;</li> <li>- Indicar a maior parte dos membros do conselho fiscal e do Conselho de Administração.</li> </ul>

A Comissão Interministerial de Governança Corporativa e de Administração de Participações Societárias da União – CGPAR tem proposto um conjunto de diretrizes no sentido de dar mais celeridade na gestão das empresas públicas recomendando o aprimoramento de ações que tenham o fim de dar transparência às atividades das empresas, com ênfase na publicidade das decisões e fluxos financeiros. Ênfase na independência, imparcialidade e profissionalização dos agentes que compuserem os quadros de controle interno, recomenda que os órgãos responsáveis pela direção das empresas devem fazer uso da auditoria interna como órgão de assessoria quanto ao gerenciamento de riscos relativos às decisões importantes da empresa quando for o caso, e que a auditoria interna de cada empresa deve manter relacionamento institucional com os órgãos de controle como a Controladoria-Geral da União e o Tribunal de Contas da União.

Observa-se que as empresas estatais por sua natureza, alcance, capilaridade e especificidade são fundamentais em arranjos híbridos com vistas a alavancarem ações de crescimento e desenvolvimento econômico.

Tabela 2. Empresas Estatais por área de atuação em 31/12/2012

ÁREA DE ATUAÇÃO	Nº DE EMPRESAS ESTATAIS
Petróleo e Derivados	43
Energia Elétrica	32
Setor Financeiro	19
Comércio e Serviços	12
Portuário	8
Indústria de Transformação	4
Abastecimento	4
Transportes	4
Saúde e Assistência Social	4
Comunicações	3
Minas e Metalurgia	3
Pesquisa e Desenvolvimento	3
Desenvolvimento Regional	1
Administração Aeroportuária	1
TOTAL	141

Fonte: MP/SE/Siest, 2013

As empresas estatais são agrupadas em dois setores em função da natureza das atividades desenvolvidas e a forma como divulgam seus resultados:

- a) Setor Produtivo Estatal (SPE), Empresas que atuam em setores de produção, de geração, transporte, telecomunicações, abastecimento, pesquisa e desenvolvimento, são regidas pela Lei nº 6.404/1976 e Lei nº 11.638/2007. O Grupo Petrobrás, O Grupo Eletrobrás, o Grupo das Demais Empresas do SPE, e o Grupo das Empresas Dependentes do Tesouro Nacional.;
- b) Instituições Financeiras Federais, instituições que atuam no sistema financeiro nacional, regidas pela Lei nº 4.595/1964, sujeitas ao controle do Banco Central.

No Relatório Ano base 2012, o Departamento de Coordenação e Governança das Empresas Estatais apresenta dados extraídos do Sistema de Informações das Estatais – SIEST e dos relatórios anuais das Empresas. Destacam no relatório alguns pontos relevantes, típicos de instância de coordenação:

*“Nesta edição destacamos alguns fatos importantes no ano de 2012:*

- a. O recorde de produção de derivados de petróleo no país e a abertura de seis novas plataformas de produção de petróleo pela Petrobrás;*
- b. A prorrogação antecipada dos contratos de concessão vincendos da Eletrobrás, com o compromisso de redução de tarifas a partir de 2013;*
- c. A constituição de Sociedades de Propósito Específico (SPEs), com participação da Infraero nos aeroportos de Brasília (DF), Campinas (SP) e Guarulhos (SP), para melhor atender as necessidades de expansão do setor portuário;*
- d. A conquista, pela Empresa de Tecnologia e Informação da Previdência Social – DATAPREV, de diversos prêmios de destaque no setor de tecnologia da informação;*
- e. A transformação da Empresa de Transporte Ferroviário de Alta Velocidade S.A. (ETVA) na Empresa de Planejamento e Logística S.A. (EPL), com objetivo de contribuir para o planejamento da integração entre os diversos modais de transporte, além de desenvolver o transporte ferroviário de alta velocidade;*
- f. A criação da Empresa Brasileira de Serviços Hospitalares (EBSERH), com vistas ao adequado funcionamento dos hospitais vinculados às instituições de ensino e instituições congêneres;*
- g. A expansão das concessões de crédito pelos bancos públicos federais para estímulo a demanda agregada e ao investimento.”*

Neste ensaio interessa o destaque da criação da EPL – Empresa de Planejamento e Logística, que será analisado o próximo item. A EPL faz parte do Setor Produtivo Estatal no Grupo das empresas dependentes do Tesouro Nacional. Este grupo

totalizando 18 empresas (janeiro 2014) atuam em áreas de infraestrutura, fomento e apoio ao desenvolvimento. Seus recursos vêm do Orçamento Fiscal e da Seguridade Social.

Quadro 3. Empresas Estatais Federais acompanhadas pelo DEST Dependentes do Tesouro Nacional

<b>Nome da Empresa</b>	<b>Sigla</b>
Amazônia Azul Tecnologias de Defesa S.A.	AMAZUL
Centro Nacional de Tecnologia Eletrônica Avançada	CEITEC
Cia de Desenvolvimento dos vales de São Francisco e de Parnaíba	CODEVASF
Companhia de \pesquisa de Recursos Minerais	CPRM
Companhia Brasileira de Trens Urbanos	CBTU
Companhia Nacional de Abastecimento	CONAB
Empresa de Pesquisa Energética	EPE
<b>Empresa de Planejamento e Logística S.A.</b>	<b>EPL</b>
Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S.A.	TRENSURB
Empresa Brasil de Comunicação S.A.	EBC
Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária	EMBRAPA
Empresa Brasileira de Serviços Hospitalares	EBSERH
Hospital das Clínicas de Porto Alegre	HCPA
Hospital Nossa Senhora da Conceição S.A.	CONCEIÇÃO
Indústria de Material Bélico do Brasil	IMBEL
Indústrias Nucleares do Brasil S.A.	INB
Nuclebrás Equipamentos Pesados S.A.	NUCLEP
VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias	VALEC

MP/SE/DEST Jan/2014, negrito nosso

### **EPL - o que é, como funciona, o que faz**

Criada em dezembro de 2012 pela Lei nº 12.743, que alterou a as Leis nº 10.233/2001 e 12.404/2011, inicialmente denominada Empresa Transporte Ferroviário de Alta Velocidade S.A. (ETVA), passou a denominação de Empresa de Planejamento e Logística (EPL) vinculada ao Ministério dos Transportes, exercendo a função de secretaria executiva do Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte (COINT). Além de estrutura e executar o planejamento integrado da logística de transporte no país tema a atribuição de atuar como sócia na concessão do Trem de Alta Velocidade (TAV).

Em seus objetivos estabelecidos pela Lei nº12.743, de 19 de dezembro de 2012 temos:

*“Art. 3º A EPL tem por objetivo:*

*I - planejar e promover o desenvolvimento do serviço de transporte ferroviário de alta velocidade de forma integrada com as demais modalidades de transporte, por meio de estudos, pesquisas, construção da infraestrutura, operação e exploração do serviço, administração e gestão de patrimônio, desenvolvimento tecnológico e atividades destinadas à absorção e transferência de tecnologias; e*

*II - prestar serviços na área de projetos, estudos e pesquisas destinados a subsidiar o planejamento da logística e dos transportes no País, consideradas as infraestruturas, plataformas e os serviços pertinentes aos modos rodoviário, ferroviário, dutoviário, aquaviário e aeroviário.”*

Em seu rol de competências temos:

*“Art 5º Compete à EPL:*

*I - elaborar estudos de viabilidade técnica, jurídica, ambiental e econômico-financeira necessários ao desenvolvimento de projetos de logística e transportes;*

*III - planejar, exercer e promover as atividades de absorção e transferência de tecnologia no setor de transportes, celebrando e gerindo acordos, contratos e demais instrumentos congêneres necessários ao desempenho dessa atividade;*

*IV - participar das atividades relacionadas ao setor de transportes, nas fases de projeto, fabricação, implantação e operação, visando a garantir a absorção e a transferência de tecnologia;*

*V - promover a capacitação e o desenvolvimento de atividades de pesquisa e desenvolvimento nas instituições científicas e tecnológicas, organizações de direito privado sem fins lucrativos voltados para atividades de pesquisa e desenvolvimento, e sociedades nacionais, inclusive de tecnologia industrial básica, relacionadas ao setor de transportes;*

*VI - subsidiar a formulação, o planejamento e a implementação de ações no âmbito das políticas de logística e transporte, de modo a propiciar que as modalidades de transporte se integrem umas às outras e, quando viável, a empreendimentos de infraestrutura e serviços públicos não relacionados manifestamente a transportes;*

*VII - planejar e promover a disseminação e a incorporação das tecnologias utilizadas e desenvolvidas no âmbito do setor de transportes em outros segmentos da economia;*

***VIII - obter licença ambiental necessária aos empreendimentos na área de infraestrutura de transportes;*** (grifo nosso).

*IX - desenvolver estudos de impacto social e socioambiental para os empreendimentos de transportes;*

*XI - promover estudos voltados a programas de apoio, modernização e capacitação da indústria nacional, objetivando maximizar a participação desta no fornecimento de bens e equipamentos necessários à expansão do setor de transportes;*

*XII - elaborar estudos de curto, médio e longo prazo, necessários ao desenvolvimento de planos de expansão da infraestrutura dos setores de logística e transportes;*

*XIII - propor planos de metas voltados à utilização racional e conservação da infra e superestrutura de transportes, podendo estabelecer parcerias de cooperação para esse fim;*

*XIV - coordenar, executar, fiscalizar e administrar obras de infra e superestrutura de transporte ferroviário de alta velocidade;*

*XVIII - administrar os programas de operação da infraestrutura ferroviária de alta velocidade nas ferrovias outorgadas à EPL;*

*XIX - prestar serviços aos órgãos e entidades da União, Estados, Distrito Federal e Municípios em assuntos de sua especialidade;*

*XX - elaborar estudos especiais a respeito da demanda global e intermodal de transportes, por regiões, no sentido de subsidiar a*

*incorporação desses elementos na formulação de políticas públicas voltadas à redução das desigualdades regionais, especialmente daquelas que tenham por finalidade estimular o desenvolvimento do sistema logístico nas Regiões Norte e Nordeste e em outras áreas territoriais abrangidas pela Política Nacional de Desenvolvimento Regional;*

***XXI - elaborar projetos básico e executivo de obras de infraestrutura de transportes; e*** (grifo nosso)

*XXII - exercer outras atividades pertinentes ao seu objeto, conforme previsão do Estatuto social.*

*§ 1º Os estudos e pesquisas desenvolvidos pela EPL poderão subsidiar a formulação, o planejamento e a implementação de ações de órgãos e entidades da administração pública federal, no âmbito da política de logística e transporte.*

*§ 2º A EPL poderá atuar de forma articulada:*

*III - com quaisquer órgãos e entidades públicos responsáveis por empreendimentos que possam estar associados à implantação de obras de infraestrutura de transportes, gerando sinergia.*

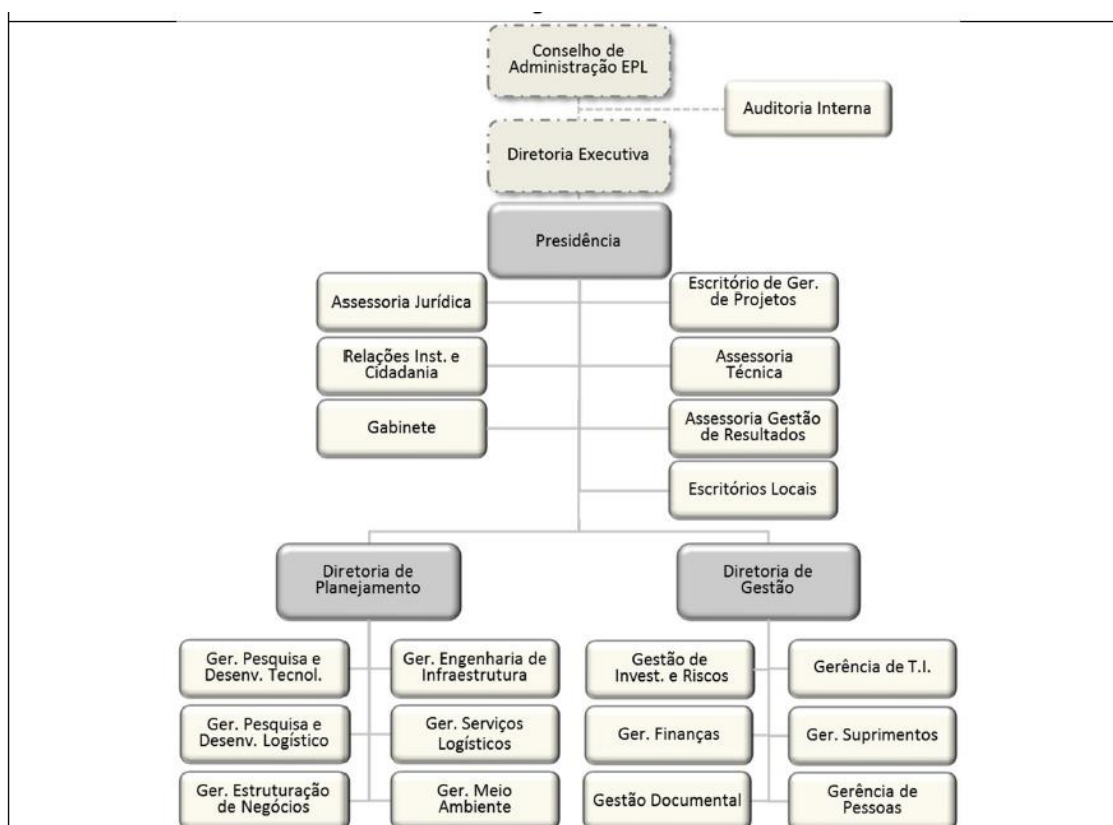
*§ 3º (Revogado).*

*§ 4º A EPL poderá constituir subsidiária integral, bem como participar como sócia ou acionista minoritária em outras sociedades, desde que essa constituição ou participação esteja voltada para o seu objeto social, nos termos da legislação vigente.”*

Destaca-se uma atribuição específica estabelecida por lei como o inciso VII do artigo 5º, já vislumbrando futuros arranjos. A obrigatoriedade de obtenção de Licença Ambiental já foi estabelecida pelo conjunto de normas relativas à Proteção do Meio Ambiente e do próprio Licenciamento Ambiental. Também merece destaque o inciso XXI do mesmo artigo que trata da atribuição concorrente com o DNIT e com potenciais licitantes de obras rodoviárias a atribuição de elaborar projeto básico e executivo de obras de infraestrutura de transporte.

Sua estrutura organizacional típica de empresas pública brasileira constituída de três diretorias: Diretoria Executiva como instância de governança e coordenação, Diretoria de Gestão, responsável pelos processos administrativos e atividades meio e Diretoria de Planejamento responsável pelos processo técnicos das atividades finalísticas.

Figura 2. Estrutura Organizacional da EPL



fonte: Relatório de Administração 2013

O Ano de 2013 foi o primeiro ano de atividades efetivas da EPL, em seu Relatório de Gestão do Exercício 2013 destacou algumas ações entre elas:

*“I – Apoio técnico aos órgãos responsáveis pela modelagem econômica, financeira e jurídica das concessões de rodovias, ferrovias, aeroportos e portos , todas previstas no Programa de Investimento em Logística (PIL), bem como na obtenção do licenciamento ambiental necessário à realização de duplicações e melhorias nas rodovias a serem concedidas no âmbito do programa;”*

A Gerência de Meio Ambiente (GEMA), vinculada á Diretoria de Planejamento define assim suas atividades: “Obtém licenças ambientais para empreendimentos;



acompanha o processo de obtenção de licenças ambientais por outros órgãos quando solicitado; realiza estudos de impacto socioambientais para empreendimentos e corredores logísticos estratégicos.”

A atividade de obtenção de Licenças Ambientais também figura em destaque entre os macroprocessos destacados no relatório:

*“A estratégia de avocar tal responsabilidade teve como objetivo conferir qualidade aos estudos ambientais e, dessa forma, agilizar a obtenção de licenças permite ao Governo exigir dos concessionários atendimento aos compromissos de melhoria e aumento de capacidade das rodovias na urgência necessária aos anseios da sociedade em geral “*

Destacou também que foram contratados e iniciados os seguintes estudos para o licenciamento de quatro lotes de rodovias;

- BR-116 – Divisa Alegre/MG – Além Paraíba/MG (RDC nº 01/2013);
- BR-040 – Brasília/DF – Juiz de Fora/MG (RDC nº 02/2013);
- BR-050/GO – Cristalina/GO – Cumari/GO (RDC nº 05/2013);
- BR-101/BA -- Feira de Santana/BA – Eunápolis/BA (RDC nº 07/2013).

E foram também publicados os editais para a contratação e execução do licenciamento ambiental de outros quatro lotes de rodovias:

- BR-153/MG e BR-262/MG – Monte Alegre de Minas/MG – Nova Serrana/MG (RDC nº 09/2013, concluído em 14 de janeiro de 2014);
- BR-153/GO, BR-153/TO – Porangatu/GO – Paraíso do Tocantins/TO (RDC nº 08/2013);
- BR-262/MG - João Monlevade/MG – Martins Soares/MG (RDC nº 06/2013);
- BR-163/MS - Mundo Novo/MS – Sonora/MS (RDC nº 10/2013).

O formato do processo licitatório para contratação dos estudos acima foi também o Regime Diferenciado de Contratação, mais especificamente o RDC Eletrônico já bastante disseminado no DNIT.<sup>5</sup>

Esse arranjo específico mostra a forma difusa da definição das atribuições da administração pública e dos entes privados, no qual a esfera pública "invade" a esfera privada na forma de empresas estatais, com o objetivo de reduzir tanto o tempo quanto a

---

<sup>5</sup> Ver apêndice I

incerteza do licenciamento. Essa situação também ocorre de forma inversa, quando as empresas privadas são contratadas para elaboração de projetos e estudos com o objetivo de subsidiar obras públicas de infra-estrutura.

### **Considerações Finais**

Retomando o início desse trabalho, "nada se cria, tudo se transforma". O "novo" velho arranjo institucional, apresentado aqui, reproduz práticas utilizadas pela administração pública na década de 1980, onde o Estado consolida o seu papel de empreendedor por meio da criação de Empresas Estatais.

Cabe indagar o que é "novo", no arranjo institucional composto pela EPL/DNIT/Concessionários. O "novo" pode ser observado no uso intensivo do RDC em processo de contratação de um ente privado por um ente privado estatal para subsidiar uma licitação de uma autarquia pública que será executada por um terceiro ente privado. Traduzindo essa relação para os atores envolvidos, a consultoria que realizará o EIA/RIMA é contratada pela EPL para subsidiar a licitação do DNIT que será executada por um concessionário.

Nesse arranjo, o papel do governo se limita a disponibilizar os recursos que serão utilizados e controlar/acompanhar o processo de licenciamento ambiental. Cabe refletir sobre algumas questões que surgem nesse contexto: Como lidar com a dualidade de funções do governo, ora em função pública (DNIT/Reguladores Ambientais), ora em função de empreendedor (EPL)? Como manter a independência? Como lidar com os interesses, cada vez mais diversos e difusos?

## Referencias

- BORGES, Luiz F. X. e NEVES, Cesar das. *Parceria público-privada: riscos e mitigação de riscos em operações estruturadas em infra-estrutura*. Revista do BNDES 23, junho, (2005).
- BRASIL. Decreto nº 7.581, de 11 de outubro de 2011. *Regulamento o Regime Diferenciado de Contratação*.
- BRASIL. Decreto nº 8 .080, de 20 de agosto de 2013. *Altera o Decreto nº 7.581*.
- BRASIL. DNIT . **Relatório de Gestão da Coordenação Geral de Meio Ambiente** Diretoria de Planejamento e Pesquisa. <http://www.dnit.gov.br/meio-ambiente/relatorio-de-gestao/relatoriocgmab-capa-e-miolo-versa771>
- BRASIL. EPL. **Relatório de Gestão 2013**.  
[www.epl.gov.br/html/objects/\\_downloadblob.php?cod\\_blob=2968](http://www.epl.gov.br/html/objects/_downloadblob.php?cod_blob=2968)
- BRASIL. Lei no 8.938, de 31 de agosto de 1991. *Dispõe sobre a Política Nacional de Meio Ambiente*.
- BRASIL. Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004. *Parceria público-privada*.
- BRASIL. Lei nº 12.462, de 04 de agosto de 2011. *Regime Diferenciado de Contratações Públicas*.
- BRASIL. Lei nº 12.743 de 19 de dezembro de 2012. *Cria a Empresa de Planejamento e Logística*.
- BRASIL. Resolução nº 237 de 19 de dezembro de 1997. **Resolução CONAMA**.
- BRASIL. Tribunal de Contas da União. **Cartilha de Licenciamento Ambiental/Tribunal de Contas da União**, com colaboração do IBAMA. 2007.
- BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos. *Construindo o Estado republicano: democracia e reforma da gestão pública*. Editora FGV, 1ª edição, Rio de Janeiro, 2009.
- CAPOBIANCO, Eduardo e ABRAMO, Cláudio W. *Licitações e contratos: os negócios entre o setor público e o privado*. 2010. Disponível em [http://www.institutoapoar.org.br/imagens/bibliotecas/Licitacoes\\_e\\_Contratos\\_os\\_Negocios\\_entre\\_o\\_setor\\_Publico\\_e\\_Privados.pdf](http://www.institutoapoar.org.br/imagens/bibliotecas/Licitacoes_e_Contratos_os_Negocios_entre_o_setor_Publico_e_Privados.pdf). Acesso em julho de 2014.

DE PAULA, J., DE CARVALHO, E., DE PAIVA, R., SILVEIRA JÚNIOR, A. e SHIMISHI, J. *Distribuição dos riscos em obras públicas e regime diferenciado de contratação: uma discussão comparativa das práticas observadas nas contratações integradas do setor de transportes*. XXVII Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes. 2013.

GIAMBIAGI, Fabio e ALÉM, Ana Cláudia. *Finanças Públicas: teoria e prática no Brasil*. Editora Elsevier, 4ª edição, Rio de Janeiro, 2011.

JUSTEN Filho, Marçal. *Comentários ao RDC*. Editora Dialética 1ª edição, São Paulo, 2013.

KRAWCZYK, Rodrigo. *Contratação pública diferenciada RDC. Entendendo o novo regime – Lei nº 12.462/11*. In: *Âmbito Jurídico*, Rio Grande, XV, n. 101, jun 2012. Disponível em [http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php/?n\\_link=revista\\_artigos\\_leitura&artigo\\_id=11678](http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php/?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=11678). Acesso em julho de 2014.

REISDORFER, Guilherme F. Dias. *A contratação integrada no regime diferenciado de contratação (Lei 12.462/2011)*. Informativo Justen, Pereira, Oliveira e Talamini Advogados. Curitiba, nº 55, setembro de 2011, disponível em <http://www.justen.com.br/informativo>. Acesso em julho de 2014.

ROSINHA, Rafael F. e COSTA, Abimael J. B. *Infraestrutura de transportes: O Regime Diferenciado de Contratações Públicas (RDC) como uma alternativa à Lei Geral de Licitações e Contratos*. XXVII Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes. 2013.

SÁ, A., SANTOS, E. e BRASILEIRO, A. *Contratos de eficiência no regime diferenciado de contratações públicas: uma inovação a ser aplicada na gestão das infraestruturas de transportes*. XXVII Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes. 2013.

## Apêndice I - Lista de Divulgação das Licitações da EPL

- 20/12/2013 às 10:30 horas.  
**RDC ELETRÔNICO Nº 10/2013 (CONCLUÍDO)**  
CONTRATAÇÃO DE EMPRESA ESPECIALIZADA PARA ELABORAÇÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL (EIA), DO RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL (RIMA), DO PROJETO BÁSICO AMBIENTAL (PBA), DOS ESTUDOS PARA OBTENÇÃO DA AUTORIZAÇÃO DA SUPRESSÃO DE VEGETAÇÃO (ASV), DO ESTUDO DO COMPONENTE INDÍGENA (ECI), DO DIAGNÓSTICO DAS COMUNIDADES TRADICIONAIS QUILOMBOLAS, DOS ESTUDOS PARA O PATRIMÔNIO HISTÓRICO, CULTURAL E ARQUEOLÓGICO E ASSESSORIA TÉCNICA PARA ACOMPANHAMENTO DO PROCESSO DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL, REFERENTE À REGULARIZAÇÃO E DUPLICAÇÃO DA RODOVIA FEDERAL BR-163/MS: DO KM 0,0 AO KM 847,2.
- 19/12/2013 às 10:30 horas.  
**RDC ELETRÔNICO Nº 09/2013 (CONCLUÍDO)**  
CONTRATAÇÃO DE EMPRESA ESPECIALIZADA PARA ELABORAÇÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL E RESPECTIVO RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL (EIA/RIMA), DO PROJETO BÁSICO AMBIENTAL (PBA), DOS ESTUDOS PARA OBTENÇÃO DA AUTORIZAÇÃO DA SUPRESSÃO DE VEGETAÇÃO (ASV), DOS ESTUDOS PARA O PATRIMÔNIO HISTÓRICO, CULTURAL E ARQUEOLÓGICO E ASSESSORIA TÉCNICA PARA ACOMPANHAMENTO DO PROCESSO DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL, REFERENTE À REGULARIZAÇÃO E DUPLICAÇÃO DAS RODOVIAS FEDERAIS BR-153/MG: DO KM 58 AO KM 246,7 E BR-262/MG DO KM 436,4 AO KM 906.
- 17/12/2013 às 10:30 horas.  
**RDC ELETRÔNICO Nº 08/2013 (CONCLUÍDO)**  
CONTRATAÇÃO DE EMPRESA ESPECIALIZADA PARA ELABORAÇÃO DO ESTUDO AMBIENTAL (EA) E DO PROJETO BÁSICO AMBIENTAL (PBA), DOS ESTUDOS PARA OBTENÇÃO DA AUTORIZAÇÃO DA SUPRESSÃO DE VEGETAÇÃO (ASV), DOS ESTUDOS DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO, CULTURAL E ARQUEOLÓGICO E ASSESSORIA TÉCNICA PARA ACOMPANHAMENTO DO PROCESSO DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL, REFERENTE À REGULARIZAÇÃO E DUPLICAÇÃO DA RODOVIA FEDERAL BR-153/GO, BR-153/TO: DO KM 492,50 AO KM 799,30 E BR 153/GO: DO KM 0,0 AO KM 68,9.
- 23/09/2013 às 10:00 horas.  
**RDC ELETRÔNICO Nº 07/2013 (CONCLUÍDO)**  
CONTRATAÇÃO DE EMPRESA ESPECIALIZADA PARA ELABORAÇÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL E RESPECTIVO RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL EIA/RIMA, DO PROJETO BÁSICO AMBIENTAL (PBA), DO ESTUDO DO COMPONENTE INDÍGENA, DO ESTUDO DO COMPONENTE QUILOMBOLA, DOS ESTUDOS DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO, CULTURAL E ARQUEOLÓGICO E DOS ESTUDOS PARA A AUTORIZAÇÃO DE SUPRESSÃO DE VEGETAÇÃO (ASV), REFERENTE AO PROJETO DE DUPLICAÇÃO DA RODOVIA BR-101/BA, TRECHO: ENTR. BR-324 – ENTR. BR-367 (EUNÁPOLIS), SEGMENTO KM 166,5 – KM 732,2
- 20/09/2013 às 14:30 horas.  
**RDC ELETRÔNICO Nº 06/2013 (CONCLUÍDO)**  
CONTRATAÇÃO DE EMPRESA ESPECIALIZADA PARA ELABORAÇÃO DE ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL e respectivo RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL (EIA/RIMA), do PROJETO BÁSICO AMBIENTAL (PBA), dos ESTUDOS PARA OBTENÇÃO DA AUTORIZAÇÃO DA SUPRESSÃO DE VEGETAÇÃO (ASV), dos ESTUDOS DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO, CULTURAL E ARQUEOLÓGICO e ASSESSORIA TÉCNICA PARA ACOMPANHAMENTO DO PROCESSO DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL, referente à regularização e duplicação da Rodovia BR-262/MG, subtrecho DIV ES/MG a ENTR BR-381 (João Monlevade), Segmento do KM 0,0 ao KM 196,4
- 20/09/2013 às 10:00 horas.  
**RDC ELETRÔNICO Nº 05/2013 (CONCLUÍDO)**  
CONTRATAÇÃO DE EMPRESA ESPECIALIZADA PARA ELABORAÇÃO DE ESTUDO AMBIENTAL (EA), DO PLANO BÁSICO AMBIENTAL (PBA), DOS ESTUDOS DE DIAGNÓSTICO E PROSPECÇÃO ARQUEOLÓGICA E DOS ESTUDOS PARA OBTENÇÃO DA AUTORIZAÇÃO DE SUPRESSÃO DE VEGETAÇÃO (ASV) PARA O LICENCIAMENTO AMBIENTAL DAS OBRAS DE

RESTAURAÇÃO, ADEQUAÇÃO DE CAPACIDADE, MELHORIA DE SEGURANÇA E DUPLICAÇÃO DA RODOVIA BR-050/GO, SEGMENTO KM 95,7 AO 314,2.

- 14/08/2013 às 10:30 horas.

**RDC ELETRÔNICO Nº 04/2013 (REVOGADO)**

É OBJETO DA PRESENTE LICITAÇÃO, FUNDADA NO PROCESSO ADMINISTRATIVO 50840.000150/2013, A CONTRATAÇÃO DE SERVIÇOS TÉCNICOS ESPECIALIZADOS DE AEROLEVANTAMENTO, GEOPROCESSAMENTO, CARTOGRAFIA, RESTITUIÇÃO AEROFOTOGRAMÉTRICA, REAMBULAÇÃO E IMPLANTAÇÃO DE MARCOS GEODÉSICO COM BASE NAS TÉCNICAS DE AEROFOTOGRAMETRIA DE GRANDE FORMATO E DE PERFILAMENTO A LASER, EM FAIXA CONTÍNUA À VIA (TRAÇADO), E ELABORAÇÃO DE PRODUTOS CARTOGRÁFICOS PARA SUPORTE AOS ESTUDOS E PROJETOS DE INFRAESTRUTURA DE IMPLANTAÇÃO DO TREM DE ALTA VELOCIDADE - TAV RIO DE JANEIRO (RJ) – CAMPINAS (SP), COM FUNDAMENTO LEGAL NO ARTIGO 1º, § 1º, INCISO IV, DA LEI Nº 12.462, DE 05 DE AGOSTO DE 2011.

- 04/06/2013 às 09:30 horas.

**RDC Nº 03/2013 (REVOGADO)**

CONTRATAÇÃO DE EMPRESA PARA PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE GERENCIAMENTO, SUPERVISÃO E APOIO TÉCNICO ÀS ATIVIDADES DE PROJETO NECESSÁRIAS PARA IMPLANTAÇÃO DO TREM DE ALTA VELOCIDADE RIO DE JANEIRO – CAMPINAS

- 14/03/2013 às 14:30 horas.

**RDC Nº 02/2013 (CONCLUÍDO)**

CONTRATAÇÃO DE EMPRESA PARA A PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE ELABORAÇÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL E RESPECTIVO RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL E DE APOIO TÉCNICO PARA ACOMPANHAMENTO DO PROCESSO DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL PARA REGULARIZAÇÃO E DUPLICAÇÃO DA RODOVIA FEDERAL BR-040

- 14/03/2013 às 09:30 horas.

**RDC Nº 01/2013 (CONCLUÍDO)**

CONTRATAÇÃO DE EMPRESA PARA A PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE ELABORAÇÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL E RESPECTIVO RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL E DE APOIO TÉCNICO PARA ACOMPANHAMENTO DO PROCESSO DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL PARA REGULARIZAÇÃO E DUPLICAÇÃO DA RODOVIA FEDERAL BR-116