



Doc.
001369

**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO DISTRITO FEDERAL**

Ofício n.º 603/JA/PRDF.

Referente ao Procedimento Administrativo n.º 1.16.000.000237/2005-98.

Brasília, 06 de dezembro de 2005.

**Ao Excelentíssimo Senhor
JOSÉ EDUARDO CARDOZO
Deputado Federal
Presidente da Sub-Relatoria de Contratos da CPMI dos Correios**

Senhor Presidente,

Cumprimentando-o cordialmente, venho por meio deste informar que tramita na Procuradoria da República no Distrito Federal – PR/DF o Procedimento Administrativo n.º 1.16.000.000237/2005-98, cujo objeto é a apuração da legalidade ou não da Concorrência n.º 006/2004/CEL/AC desenvolvida pela Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos.

Deste modo, como forma de auxiliar as investigações em curso na Sub-Relatoria presidida por Vossa Excelência, encaminho em anexo documentos relativos à Recomendação expedida em 07 de março de 2005 sobre o tema.

Atenciosamente.

José Alfredo de Paula Silva
Procurador da República

RQS nº 03/2005 - CN
CPMI - CORREIOS
Fis. Nº 0300
3625
Dec. _____



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO DISTRITO FEDERAL

Brasília, 07 de março de 2005.

Ofício n.º 58/2005/JA/PRDF.

Ref. ao Procedimento Administrativo n.º 1.16.000.000237/2005-98.

Ao Ilmo. Sr.

JÓAO HENRIQUE DE ALMEIDA SOUSA

PRESIDENTE DA EMPRESA BRASILEIRA DE CORREIOS E TELEGRÁFOS

Guiz Henrique Alves Lopes
Mat. 4202-1
Técnico Administrativo - PR/DF/MPF

RECEBIDO EM : 07 MAR 2005 16:09

M P F - P R D F - PROTOCOLO

Ilustríssimo Senhor Presidente,

Por meio de representação da Empresa TRIP-TRANSPORTE AÉREO REGIONAL DO INTERIOR PAULISTA LTDA, foi instaurado Procedimento Administrativo, cujo objeto, em apertada síntese, é a apuração da legalidade ou não do Edital de Concorrência n.º 006/2004/CEL/AC relativo à contratação de transporte aéreo de carga em aeronaves cargueiras paletizadas.

Após detida análise dos termos da representação apresentada e do Acórdão n.º 2.106/2004 do Egrégio Tribunal de Contas da União, restou clara, diante da gravidade e seriedade das imputações e dos valores envolvidos, a necessidade de aprofundamento das investigações ministeriais para identificar eventual ato ilícito.

Nesse intervalo, foi elaborada substancial análise pela área técnica do Tribunal de Contas da União, identificando, em juízo de cognição

03/2005 - CN
CPMI - CORREIOS
0301
Fls. Nº
3623
Doc.



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO DISTRITO FEDERAL

sumária, diversos vícios. Entre eles, pode-se destacar o **direcionamento do certame** e a **antieconomicidade da futura contratação**.

Por questão de economia, considera-se como parte integrante da presente Recomendação o trabalho técnico mencionado, cuja cópia encontra-se em anexo.

Os ilícitos identificados no Edital de Concorrência n.º 006/2004/CEL/AC são extremamente graves e necessitam de rigoroso acompanhamento do Ministério Público Federal antes de sua consumação definitiva, tendo em vista a origem pública dos recursos.

Ao discorrer sobre o princípio da economicidade, assim se posiciona Marçal Justen Filho¹:

“A Administração Pública está obrigada a gerir os recursos financeiros do modo mais razoável. O princípio da economicidade pode reputar-se também como extensão do princípio da moralidade.

Significa que os recursos públicos deverão ser administrados segundo regras éticas, com integral respeito à probidade. O administrador público não pode superpor eventuais e egoísticos interesses privados ao interesse público. Não se respeita o princípio da economicidade quando as decisões administrativas conduzem a vantagem pessoal do administrador antes do que ao benefício de toda coletividade.

¹ *Comentários à Lei de Licitações e Contratos Administrativos*. 9ª ed. São Paulo: Dialética, 2002, p. 70.

RQS nº 03/2005 - CN
CPMI - CORREIOS
0302
Fl. Nº
3623
Doc. Nº



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO DISTRITO FEDERAL**

Mas economicidade significa, ainda mais, o dever de eficiência. Não bastam honestidade e boas intenções para a validação de atos administrativos. A economicidade impõe adoção da solução mais conveniente e eficiente sob o ponto de vista da gestão dos recursos públicos. Toda atividade administrativa envolve uma relação sujeitável a enfoque de custo-benefício. O desenvolvimento da atividade implica produção de custos em diversos níveis. Assim, há custos relacionados com o tempo, com a mão-de-obra etc. Em contrapartida, a atividade produz certos benefícios também avaliáveis em diversos âmbitos.

[...]

A economicidade consiste em considerar a atividade administrativa sob prisma econômico. Como os recursos públicos são extremamente escassos, é imperioso que sua utilização produza os melhores resultados econômicos, do ponto de vista quantitativo e qualitativo. Há dever de eficiência gerencial que recai sobre o agente público. Ele tem o dever de buscar todas as informações pertinentes ao problema enfrentado.

Como regra, a seleção da alternativa far-se-á em face dos benefícios potenciais de natureza econômica e dos riscos envolvidos. Quanto maiores os benefícios econômicos que poderão advir de uma certa solução, tanto mais intenso será o dever de adotá-la.

A presente Recomendação também tem como finalidade evitar qualquer questionamento futuro sobre a conduta dos dirigentes dessa Empresa Pública Federal neste caso concreto, caso ocorra a consumação de eventual ilicitude na condução e concretização dos atos investigados.

BRASIL - CN
CORREIOS
Fls. N° 0303
3623
Doc. _____



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO DISTRITO FEDERAL

Da recomendação:

1. **Considerando** a função do Ministério Público Federal de promover a fiel observância da Constituição Federal, individualizada na presente manifestação pelos princípios constitucionais da economicidade e da moralidade administrativa, previstos no art. 37, *caput*;

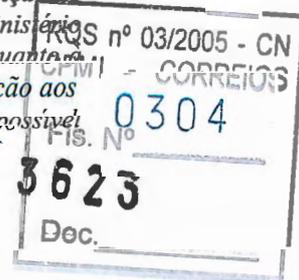
2. **Considerando** que o objetivo desta recomendação é evitar eventual lesão ao erário federal; e

3. **Considerando** que a expedição desta recomendação também tem por objetivo prefixar a responsabilidade dos dirigentes e servidores da Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos diretamente envolvidos no Edital de Concorrência n.º 006/2004/CEL/AC, podendo ensejar a respectiva responsabilização, **caso não acatada e confirmada as ilicitudes, por ato de improbidade administrativa²**,

O Ministério Público Federal, por intermédio do Procurador da República que esta subscreve, com base no art. 6º, inciso XX, da Lei Complementar n.º 75/93, **RECOMENDA** a Vossa Senhoria que **suspenda imediatamente os atos administrativos referentes ao Edital de Concorrência n.º 006/2004/CEL/AC, não consumando os respectivos contratos.**

Nos termos do art. 8º, § 5º, da Lei Complementar n.º 75/93, fica estabelecido o prazo de quatro dias úteis para que Vossa Senhoria informe

² De qualquer modo, embora destituídas, por si sós, de coercibilidade, é indubitoso que as recomendações, quando devidamente fundadas na lei, representam importante instrumento de definição prévia de responsabilidade no campo administrativo, servindo como verdadeiros atos de constituição de mora do administrador desidioso no trato da coisa pública. Com efeito, por seu intermédio o Ministério Público não só exorta o agente a um *facere* e/ou *non facere* jurídicos como também o adverte quanto à violação de seu dever de probidade, aqui compreendido em sua dimensão mais ampla (v.g., violação aos princípios constitucionais da eficiência, moralidade etc), abrindo campo, deste modo, a uma possível





**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO DISTRITO FEDERAL**

a este órgão do *parquet* sobre as providências adotadas em relação à presente Recomendação.

Por fim, tendo em vista a conseqüência descrita no item 3 desta Recomendação, informo à Vossa Senhoria que cópia da mesma está sendo encaminhada às empresas vencedoras do certame, ao Presidente da Comissão Especial de Licitação da Empresa de Correios e Telégrafos, MAURÍCIO COELHO MADUREIRA, e ao Chefe do Departamento/DENAF, LUIZ CARLOS SCORSATTO.

Atenciosamente,

José Alfredo de Paula Silva
Procurador da República

responsabilização por improbidade administrativa. (Rogério Pacheco Alves - *Improbidade Administrativa*, 2ª ed. rev. e ampl., Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2004, p. 664.)

RQS nº 03/2005 - CN
CPMI - CORREIOS
0305
Fls. 10
3623
Boc.---



TC-019.404/2004-9

Representação de empresas
licitantes contra edital da
Concorrência nº 006/2004-
CEL/AC, realizada pela ECT para
contratação de serviços de
transporte aéreo de cargas para
linhas da Rede Postal Noturna

- Pedido de Reexame interposto pela empresa TRIP- Transporte Aéreo Regional do Interior Paulista Ltda. contra o Acórdão nº 2.106/2004, prolatado pelo Plenário desta Corte, constante na Ata nº 49/2004, em Sessão de 15/12/2004;

Trata-se de Representação oferecida pelas empresas TRIP- Transporte Aéreo Regional do Interior Paulista Ltda e RLA- Rico Linhas Aéreas, com base no art. 113, §1º da Lei nº 8.666/93, contra irregularidades presentes no edital relativo à Concorrência nº 006/2004-CEL/AC, realizada pela Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos-ECT, para fins de contratação de serviços de transporte aéreo de cargas em aeronaves cargueiras paletizadas para 11 linhas da Rede Postal Noturna.

2. Após o regular desenvolvimento do processo, o Plenário desta Corte prolatou o Acórdão nº 2.106/2004 (fl. 271), cujo teor reproduzimos a seguir:

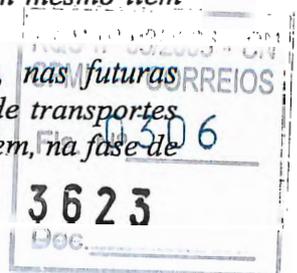
“VISTOS, relatados e discutidos estes autos de representação formulada pelas licitantes identificadas no item 3 supra com fundamento no art. 113, § 1º, da Lei 8.666/93, acerca de supostas irregularidades contidas no edital relativo à Concorrência 006/2004/CEL/AC divulgado pela Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos - ECT, objetivando a contratação de serviços de transportes aéreos de cargas em aeronaves cargueiras.

“ACORDAM os Ministros do Tribunal de Contas da União, reunidos em Sessão Plenária, ante as razões expostas pelo Relator, em:

9.1. conhecer das representações formuladas pelas empresas TRIP Transporte Aéreo Regional do Interior Paulista e RLA - Linhas Aéreas S/A, com fundamento no art. 113, § 1º da Lei 8.666/93 c/c o art. 237, inciso VII, e parágrafo único, do Regimento Interno/TCU, para indeferir o pedido de cautelar formulado e, no mérito, considerá-las improcedentes;

9.2. determinar à Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos que agrupe, quando da realização de licitações cujo o critério de julgamento for por item, em um mesmo item os objetos que deverão ser adjudicados juntos;

9.3. recomendar à Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos que, nas futuras licitações realizadas pela empresa com o objetivo de contratar serviços de transportes aéreos de cargas, verifique a possibilidade de as participantes apresentarem, na fase de





TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO
SECRETARIA DE RECURSOS



habilitação, compromisso particular ou "leasing condicional" de aquisição ou locação que garanta a posse ou a disponibilidade das aeronaves no prazo definido para início das operações, de forma a ampliar o universo da competição;

9.4. dar ciência desta deliberação às interessadas e à Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos, encaminhando-lhes cópias do presente Acórdão, bem como do Relatório e Voto que o fundamentam;

9.5. arquivar os presentes autos."

3. Irresignada com o *decisum* acima transcrito, a empresa TRIP (fls. 01/58, Anexo 1) interpôs pedido de reexame, o qual nos cabe aqui analisar.

ADMISSIBILIDADE

4. Proposta de admissibilidade às fls. 355/356 acatada pelo Vice-Presidente do TCU Walton Alencar Rodrigues (fl. 359).

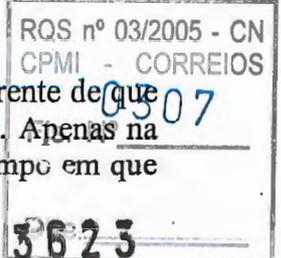
DO PEDIDO DE LIMINAR

5. **Argumento:** O primeiro fundamento a justificar o *fumus boni iuris* e o *periculum in mora* para se suspender a assinatura do Termo de Contrato a ser assinado pelo Presidente da ECT e as empresas vencedoras da Concorrência nº 006/2004/CEL/AC é a "quebra" (técnica e juridicamente) desmotivada dos dois Contratos de Transporte de Cargas firmados com a recorrente, ambos em vigor, tendo em vista a sobreposição de algumas das linhas licitadas com aqueles em execução pela recorrente.

6. Das 11 linhas licitadas, aquelas correspondentes aos itens 4 (Florianópolis/Cuiabá/Guarulhos/Galeão/Belo Horizonte), 5 (Belo Horizonte/ Galeão/ Guarulhos/ Cuiabá/ Florianópolis), 10 (Goiânia/ São Paulo/ Goiânia), 11 (Campo Grande/ Londrina/ São Paulo/ Londrina/ Campo Grande) sobrepõem-se à linha "SP3", que a recorrente executa, no trecho Campo Grande/ São Paulo/ Campo Grande. O contrato da recorrente, em vigor desde 01/04/2003 (fls. 61/70, anexo I) tem validade até outubro de 2008, conforme termos aditivos (fls. 71/80, anexo I). Ademais, os trechos destas linhas licitadas – itens 4, 5, 10 e 11- também vêm sobrepôr-se à linha "K" da recorrente, nos trechos Goiânia/ Belo Horizonte/ Guarulhos/ Belo Horizonte/ Goiânia, nos termos do contrato firmado em 01/10/2000 (fls. 81/95, anexo I), o qual foi aditivado com vigência até outubro de 2005 (fls. 96/139, anexo I).

7. Nos próximos dias, conforme previsto no Edital impugnado, deverá se dar a assinatura do contrato entre os Correios e os licitantes vencedores, relativamente aos itens 4, 5, 10 e 11 (linhas 88301, 33881, 74011 e 79011, respectivamente), com prejuízo à recorrente quanto aos seus contratos em andamento, ambos se constituindo de atos jurídicos perfeitos e acabados, representando um direito adquirido, sob proteção do art. 5º, inciso XXXVI, da Constituição.

8. A ECT, em nenhum momento da licitação, notificou a recorrente de que os trechos das linhas que executa seriam sobrepostos por aqueles licitados. Apenas na audiência pública realizada em 20/07/2004 foi informado que ao mesmo tempo em que





TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO
SECRETARIA DE RECURSOS



fossem ativadas as novas linhas (previsto para ocorrer em 30 dias após a homologação do resultado da licitação) seriam desativadas todas as antigas linhas. No entanto, a audiência pública não equivale e nem substitui o dever da Administração Pública de notificar previamente os contratados de que seus contratos/ linhas seriam “desativados”. Nas palavras do prof. Jessé Torres Pereira Junior (in “*Comentários à Lei de Licitações e Contratações da Administração Pública*”, 6ª ed., Renovar, 2000, Rio de Janeiro, pg. 422-424), “o objetivo da audiência é o debate sobre o objeto a ser licitado e o projeto de execução e não sobre questões estritamente técnicas ou jurídicas (...) a audiência pública preconizada no art. 39 não produzirá conclusões vinculantes, mas meramente opinativas.”.

9. Assim, extinguir contratos administrativos sem a caracterização das hipóteses legais de rescisão dos mesmos (ou, em outras palavras, desativação das linhas objeto destes contratos) ou ao menos uma notificação prévia é desrespeitar direitos adquiridos. Ainda que se cogitasse da conveniência para a ECT de sobrepor novos trechos àqueles operados pela recorrente, esta deveria ser indenizada por perdas e danos, conforme frisado pelo prof. Marçal Justen Filho (“*Comentários à Lei de Licitações e Contratos Administrativos*”, 10ª ed, SP, ed. Dialética, pg 574): “ao extinguir o contrato por razões de conveniência, a Administração tem de respeitar estritamente os direitos do outro contratante. Está obrigada a indenizá-lo integralmente pelas perdas e danos acarretadas (...)”.

10. **Argumento:** O segundo fundamento da impugnação tem a ver com a presença, no edital, de exigências restritivas à competitividade do certame, tendentes a reduzir o número de participantes habilitados e conseqüentemente acarretando um aumento do preço a ser contratado pela ECT em relação àquele que poderia ser cotado caso mais licitantes participassem. Tal restrição também revela o dirigismo da licitação, endereçada a certas empresas.

11. Entre as exigências do edital para a habilitação das empresas encontra-se: os Certificados de Matrícula e de Aeronavegabilidade, as Especificações Operativas e a capacidade da aeronave.

12. A apresentação do Certificado de Matrícula e de Aeronavegabilidade (subitem 1.4, alínea “a.1” do Anexo 4 do edital – fl. 165) são exigências inovadoras nas licitações da ECT referentes à Rede Postal Noturna-RPN. Ambos só são emitidos após a compra e/ou arrendamento (leasing) da aeronave, com os respectivos desembolsos (parcelas iniciais do leasing, impostos e taxas, securitização) e após a internação da mesma no território brasileiro. A documentação necessária é então analisada pelo Departamento de Aviação Civil –DAC.

13. As aeronaves indicadas para as operações licitadas (jatos cargueiros padrão Boeing 737, 727 e 707 e DC-8 e DC-10) não são fabricadas no Brasil, sendo que o prazo exíguo entre a publicação do edital e a abertura das propostas, bem como entre a assinatura do contrato e o início das operações inviabiliza o cumprimento das exigências supra referidas visando a disponibilização (via “internação”) do tipo de aeronave descrita no edital.





TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO
SECRETARIA DE RECURSOS



14. Ademais, é muito restrito o número de empresas que têm aeronaves paradas em seus hangares (as únicas que poderiam concorrer nesta concorrência), à espera de serviços a contratar, devido aos altos custos que esta ociosidade implica. A frota de aeronaves disponíveis no País que obedecem aos requisitos impostos no edital é constituída, em sua maioria, de modelos antigos e de custo operacional elevadíssimo.

15. A exigência de apresentação dos citados documentos impede que uma empresa com plena capacidade operacional para participar do certame (conferida pelo CHETA – Certificado de Homologação de Empresa de Transporte Aéreo – RBHA 121 – que autoriza operar aeronave de grande porte) pudesse se habilitar no certame em tela, caso em que, se vencedora, traria aeronave igual ou mais moderna e eficiente (jatos 737/300, 737/500 etc) que aquelas habilitadas, tornando os preços mais competitivos.

16. As Especificações Operativas (alínea “b.1” do Subitem “1.4” do edital – fl. 166), expedidas pelo DAC, são a comprovação de que a licitante está autorizada para a operação “da aeronave, segundo o modelo e marca, capacidade e quantidade necessárias a atender às exigências consignadas nas Fichas Técnicas das linhas constantes do Anexo I, bem como as demais exigências do presente edital”. Ora, como poderia a empresa saber, antecipadamente, quais aeronaves poderia operar, se o edital foi publicado em 25/10/2004 e a entrega da documentação de habilitação e proposta seria em 25/11/2004, ou seja, sem tempo hábil para cumprir o procedimento de internação? Ou como saber que linhas iriam permanecer ou ser extintas, de modo a escolher a aeronave mais adequada?

17. O Subitem 1.4.1 do Edital vedava a apresentação de “protocolo de entrega” ou de “solicitação de documento”, o que poderia contornar o problema do tempo escasso para se trazer as aeronaves ao Brasil e obter os Certificados de Matrícula e Aeronavegabilidade.

18. Há no edital regras dirigidas a específicos e determinados participantes do certame, conforme explicado a seguir.

19. Para o item 1 do Anexo I do Edital (linha 9601- Porto Alegre/SP/RJ/Salvador/Fortaleza) foi exigido aeronave com capacidade para 43.000 Kg e 18 paletes, sendo que os interessados em cotar esta linha deveriam necessariamente cotar o item 2 (linha 6901), relativo ao trecho inverso (Fortaleza/Salvador/RJ/SP/Porto Alegre), com aeronave do mesmo tipo. Para executar as duas linhas, o edital exigiu a disponibilidade de duas aeronaves, sendo que só se apresentou para cotar em ambas a empresa Skymaster (fl. 211), única empresa que possui duas aeronaves DC-8 com capacidade para 43.000 Kg e 18 paletes (a BETA possui apenas uma, tendo entrado no item 3 junto com a Air Brasil, a qual foi inabilitada pelos motivos descritos na fl. 218).

20. Para os itens 4 e 5 (Florianópolis/Curitiba/SP/RJ/BH e vice-versa), que exigia aeronaves com capacidade de 24.000 Kg, a Skymaster veio participar com aeronave com capacidade de carga de 35.000 Kg, portanto bem superior e de operação mais custosa que a necessária, tendo se sagrado vencedora nesses itens a TOTAL, com aeronave de 24.000 Kg. Portanto, a concorrência neste itens foi desigual.





TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO
SECRETARIA DE RECURSOS



21. **Argumento:** O Voto condutor do Acórdão recorrido incorre em erro ao entender que não houve restrição na competitividade pelo fato de nove empresas terem participado da reunião de abertura da concorrência e quatro terem sido habilitadas, o que “evidenciaria a existência de aeronaves em solo brasileiro com as configurações pretendidas, em número suficiente para a contratação(...)”. Na realidade, “só e somente só as empresas julgadas vencedoras do certame é que são as detentoras dessas aeronaves especificadas e detalhadas no edital, nenhuma outra”.

22. Outro erro do citado Voto é frisar que “o critério utilizado para verificar a adequação dos equipamentos oferecidos às especificações definidas pela ECT é a capacidade de carga estrutural das aeronaves”, pois a ECT não é competente para fixar tais critérios, os quais cabem exclusivamente ao DAC fixar. Não cabe à ECT o detalhamento das aeronaves próprias a tanto, seja quanto à aeronavegabilidade ou quanto às características dos aeroportos. Portanto, equivoca-se o Voto quando frisa que “o item 11.10 refere-se apenas à capacidade real a ser definida de acordo com as condições limitadoras da capacidade especificada, posto que varia de acordo com as condições de pista, como comprimento, dentre outros fatores (...)”.

23. **Argumento:** No meio aeronáutico é de notório conhecimento que a manutenção das aeronaves cargueiras do tipo Boeing-727(capacidade para 24.000 Kg), Boeing-707 (capacidade de 35.000 Kg) e do DC-8 (43.000 Kg) “tem custo operacional elevadíssimo, caríssima manutenção e de difícil reposição de peças na sua conservação.” Tais aeronaves não estão disponíveis no mercado (ver site do fabricante Boeing Aircraft Trading) já tendo ultrapassado os 26 anos de vida útil e sendo proibidas até de voar em quase todos os países do mundo.

24. A Revista Veja, ao comentar a aquisição de uma aeronave mais moderna para a Presidência da República, em face da “sucata” do B-707, assim afirmou (fls. 331/332, anexo I): “A aeronave, fabricada pela Airbus da Alemanha, vai substituir o Boeing 707, conhecido como Sucatão (...) tem mais de três décadas de uso, já deu sustos monumentais em autoridades e não opera em vôos comerciais nos Estados Unidos desde 1983. É tão barulhento que está proibido de pousar em muitos aeroportos americanos e europeus.” Em matéria do jornal Correio Brasiliense (fl. 334, anexo I), é afirmado que o Sucatão foi assim apelidado devido à defasagem tecnológica e aos problemas logísticos.

25. **Argumento:** A ECT, em desrespeito ao art. 3º da Lei nº 8.666/93, não destinou a concorrência a “selecionar a proposta mais vantajosa para a Administração”, mas fez “admitir, prever, incluir e tolerar, nos atos de convocação, cláusulas e condições que comprometam, restrinjam e frustrem o seu caráter competitivo e estabeleçam preferências (...)”, contrariando vedação imposta pelo §1º, inciso I, do art. 3º, da mesma Lei. O dirigismo da licitação, ao habilitar empresas que detém aeronaves ultrapassadas, de difícil manutenção e custo altíssimo, com qualificações técnicas que se encaixavam especificamente com as aeronaves destes licitantes, foi meio de proceder a um aproveitamento de aeronaves obsoletas.

26. — A exigência do Certificado de Aeronavegabilidade (a partir de novembro de 2004) no momento da habilitação, “em nada garante que a referida aeronave estará





apta a prestar tal serviço no momento do início do contrato, uma vez que a condição de aeronavegabilidade aferida pelo DAC, tem caráter transitório(...)”. Já o Certificado de Matrícula, expedido em qualquer país e introduzido também nas licitações de novembro/2004, é o grande responsável pela frustração do caráter competitivo da concorrência, servindo para “comprovar que determinada aeronave encontra-se com sua posse outorgada a um operador daquele país”.

27. A doutrina, com base no art. 30, inciso II, §§5º e 6º da Lei nº 8.666/93, condena as cláusulas restritivas nas concorrências, conforme se extrai das palavras de Marçal Justen Filho (ob. cit, p. 346/347):

“O ato convocatório pode exigir que o licitante comprove dispor de equipamentos e pessoal técnico indispensáveis à execução do contrato. A Lei autoriza a inserção de cláusulas dessa ordem, mas determina que a exigência seja satisfeita através de relação de bens e pessoal que satisfaçam às necessidades da Administração e de declaração expressa acerca de sua disponibilidade. Não se pode exigir, portanto, que as máquinas ou o pessoal estejam localizados em certos pontos geográficos nem que o licitante seja proprietário, na data da abertura da licitação, dos equipamentos necessários.”

28. Concluindo, a especificação completa do serviço de transporte de carga da ECT, relativamente à natureza das aeronaves e respectivas tonelagens, recai apenas sobre as aeronaves das empresas Skymaster Airlines Ltda, Total Linhas Aéreas S/A, BETA-Brazilian Express Transportes Aéreos Ltda, todas vencedoras do certame. O art. 7º, § 6º da Lei de Licitações pune com pena de nulidade os contratos na hipótese presente.

ANÁLISE DO PEDIDO DE LIMINAR

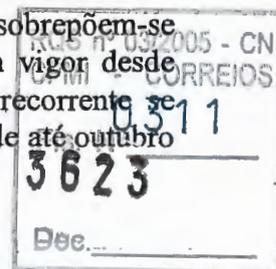
1- Dos requisitos para a concessão da cautelar

29. Nos termos do art. 276 do RI/TCU, “o Plenário, o relator, ou, na hipótese do art. 28, inciso XVI, o Presidente, em caso de urgência, de fundado receio de grave lesão ao erário ou a direito alheio ou de risco de ineficácia da decisão de mérito, poderá de ofício ou mediante provocação, adotar medida cautelar(...)”.

30. No caso dos presentes autos, como procurarei demonstrar, encontram-se satisfeitos os requisitos de fundado receio de grave lesão ao erário, estando implicitamente reconhecido o *periculum in mora* na adoção de medida tendente a suspender o ato de assinatura de contrato entre a ECT e as licitantes vencedores bem como o *fumus boni iuris* do direito ameaçado da recorrente. Por outro lado, não está presente o requisito de fundado receio de grave lesão a direito-alheio.

1.1-Do fundado receio de grave lesão a direito alheio

31. Assiste razão à recorrente quando afirma que algumas das novas linhas a serem operadas sobrepõem-se às suas duas linhas cuja execução encontra-se em andamento. Com efeito, os itens 4, 5, 10 e 11 (correspondentes, respectivamente às linhas 88301, 33881, 74011 e 79011) licitados na concorrência 06/2004, sobrepõem-se às linhas “SP3” e “K”, cujos contratos estão em vigor (o primeiro, em vigor desde 01/04/2003; e o segundo em vigor desde 01/10/2000). No entanto, a recorrente equivocou-se ao afirmar que os contratos das linhas “SP3” e “K” teriam validade até outubro





de 2008 e outubro de 2005, respectivamente (fl. 04, anexo I), conforme se constata ao se examinar as cópias dos contratos de prestação de serviço de transporte aérea de cargas firmados entre a recorrente e a ECT nas referidas linhas (fls. 61/70 e 81/95, anexo I) e os termos aditivos (fls. 71/80 e 96/139, anexo I).

32. Com efeito, verifica-se, no caso do contrato da linha "SP3", que no contrato original, a cláusula nona estabelecia (fl. 68, anexo I): "o período de vigência do presente Contrato se inicia na data de sua assinatura [01/04/2003], fixado o prazo máximo de 12 meses, podendo ser prorrogado até 60 meses, na forma do art. 57. Inciso II, da Lei nº 8.666/93 (...)". Por sua vez, o 2º termo aditivo a este contrato estabelecia na cláusula terceira (fl. 78, anexo I): "o contrato de prestação de serviço de transporte aéreo -RPN será prorrogado por mais 12 meses a partir de 01/04/2004.". Assim, a validade do contrato é até 31/03/2005 e não até 2008, pois os 60 meses de prorrogação são uma possibilidade que constitui mera expectativa de direito da contratada.

33. Da mesma forma, o contrato da linha "K", assinado em 01/10/2000 e vigência original de 6 meses (fl. 93, anexo I), também continha a previsão da possibilidade de ser prorrogado por até 60 meses, tendo sido, no entanto, após doze aditivos, efetivamente prorrogado, segundo o 12º termo aditivo "por mais 6 meses, com início de vigência a partir de 01/10/2004" (fl. 137, anexo I). Ou seja, este contrato, assim como o outro, tem sua validade até 31/03/2005.

34. Destarte, a entrada em operação das novas linhas, causando a desativação das antigas, entre as quais figuram as duas atualmente operadas pela TRIP e em relação às quais se observa a sobreposição de trechos, se dará por ocasião do término dos contratos da recorrente hoje em andamento, sem que haja necessidade de rescindi-los, inexistindo qualquer dano a ser reparado.

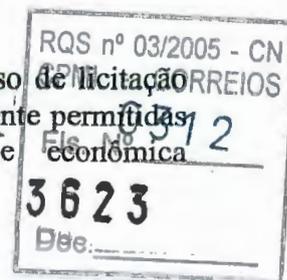
1.2- do fundado receio de grave lesão ao erário

35. O risco de grave lesão ao erário, nos presentes autos, pode advir dos seguintes fatores: restrição à competitividade; sobrepreço apurado em outras concorrências/pregões atuais da ECT; indenizações por rescisão contratual; solução de continuidade na prestação de serviços; e comprometimento das aeronaves das vencedoras em outras licitações da ECT. Tais fatores foram identificados na peça recursal originalmente autuada nesta Corte (anexo I), cuja cópia de igual teor foi encaminhada ao Gabinete do Procurador-Geral do Ministério Público do TCU (fl. 360, anexo I) pelo recorrente, após o que este material foi enviado a SERUR. Posteriormente, novos documentos foram entregues pela TRIP nesta Secretaria (vols. 1 a 7).

36. Passo a seguir a analisar cada um destes fatores.

1.2.1 - da restrição à competitividade

37. O art. 37, inciso XXI, da CF/88 estabelece que o processo de licitação pública assegurará igualdade de condições a todos os concorrentes, somente permitidas cláusulas que contenham "exigências de qualificação técnica e econômica".





TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO
SECRETARIA DE RECURSOS



indispensáveis à garantia do cumprimento das obrigações”. Por sua vez, o art. 3º, §1º, inciso I da Lei nº 8.666/93 veda aos agentes públicos “admitir, prever, incluir ou tolerar, nos atos de convocação, cláusulas ou condições que comprometam, restrinjam ou frustrem o seu caráter competitivo e estabeleçam preferências ou distinções em razão da (...) ou de qualquer outra circunstância impertinente ou irrelevante para o específico objeto do contrato.”.

38. Marçal Justen Filho tece os seguintes comentários acerca de requisitos que prejudiquem o caráter competitivo das licitações:

“O ato convocatório, ao estabelecer tais requisitos, já predetermina o (os) provável (eis) vencedor (es). O disposto não significa, porém, vedação a cláusulas restritivas da participação. Não impede a previsão de exigências rigorosas nem impossibilita exigências que apenas possam ser cumpridas por específicas pessoas. Veda-se cláusula desnecessária ou inadequada, cuja previsão seja orientada não a selecionar a proposta mais vantajosa, mas a beneficiar alguns particulares. (...) Lembre-se que a lei autoriza contratação direta quando a competição for inviável (art. 25)”.

39. No mesmo sentido, o Prof. Jessé Torres Pereira Junior:

“É expediente igualmente censurável disfarçar-se a restrição à competitividade mediante a descrição de especificações técnicas irrelevantes (...)—Na esteira do mesmo fundamento segue a reiterada orientação da Corte de Contas quando determina aos órgãos sujeitos à sua fiscalização que se abstenham de exigir Certificados da série ISSO 9000, por frustrar o caráter competitivo da licitação (Decisão nº 152/2000, Plenário)”.

40. O Voto do Exmo. Ministro Lincoln Magalhães da Rocha, condutor do Acórdão 1.577/2004-TCU-2ª Câmara, em processo de auditoria que detectou a inclusão de cláusula restritiva da competitividade em pregão realizado pela própria ECT, expressa bem o entendimento desta Corte acerca da matéria:

“(…) Essas vedações representaram restrição à competitividade das licitações, em detrimento do estabelecido no inciso XXI do artigo 37 da Constituição Federal, que prevê a maior abrangência possível do certame, apenas permitindo exigências de qualificação técnica e econômica indispensáveis à garantia do cumprimento das obrigações. Nesse mesmo sentido, o § 1º do art. 3º da Lei nº 8.666/1993 veda que o ato convocatório do certame admita, preveja, inclua ou tolere cláusulas ou condições capazes de frustrar ou restringir o caráter competitivo do certame licitatório.

12. Os dispositivos editalícios inquinados violam o princípio da igualdade nas licitações, cuja importância é enaltecida por Toshio Mukai [Curso avançado de licitações e contratos públicos. São Paulo: Juarez de Oliveira, 2000, p. 8]: “É tão importante este princípio que o art. 3º da Lei n. 8.666/93 o contemplou duas vezes: como finalidade da licitação (isonomia) e como princípio básico.

Observe-se que o inciso XXI, do art. 37, da Constituição Federal, ao contemplá-lo, diz que no processo de licitação pública deverá ser assegurada igualdade de condições a todos os concorrentes. No caso, há de se entender os concorrentes concretos e potenciais, eis que o princípio vigora já quando da elaboração do Edital; não pode o instrumento convocatório conter cláusulas discriminatórias.”

13. No caso sub oculo, as vedações restringiram de forma desnecessária a amplitude de potenciais concorrentes, representando desrespeito aos comandos normativos citados.”

41. O caput do art. 3º da Lei 8.666/93 explica a razão da vedação imposta pelo §1º, inciso I, ao prever que “a licitação destina-se a garantir a observância do

RQS nº 03/2005 - CN
CPMI - CORREIOS
313
3623
Doc. _____



119



princípio constitucional da isonomia e a selecionar a proposta mais vantajosa para a Administração(...)”. Ampliar a competitividade de um certame é forma tanto de obedecer ao princípio da isonomia (nas palavras de Justen Filho, “assegura-se tratamento igualitário aos interessados que apresentem condições necessárias para contratar”) quanto ao princípio da “proposta mais vantajosa” (preço, capacitação técnica, qualidade etc), pois aumentando-se o número de prováveis habilitados, aumenta-se a quantidade de propostas a serem apresentadas e conseqüentemente crescem as chances de o preço da vencedora ser economicamente mais vantajoso e a qualificação técnica mais adequada ao interesse público, evitando danos futuros ao erário, na contratação.

42. No presente tópico, a restrição à competitividade deve ser tratada quanto ao aspecto da economicidade (risco de lesão ao erário). O edital da Concorrência nº 006/2004-CEL/AC possui cláusulas com as seguintes exigências restritivas da competitividade: apresentação de Certificado de Matrícula e de Aeronavegabilidade, limitação à subcontratação (e não aceitação de “protocolos de entrega” ou “solicitação de documento”); não-caracterização de urgência; capacidade de carga e uma aeronave por trecho; habilitação das mesmas empresas que já operam a Rede Postal Noturna.

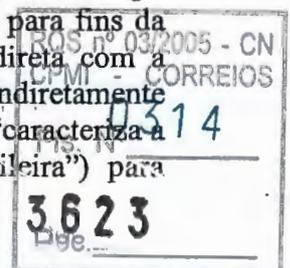
43. Passo, a seguir, a comentar cada uma destas exigências editalícias.

1.2.1.1 – do Certificado de Matrícula e de Aeronavegabilidade

44. O subitem 1.4, alínea “ a .1” do Anexo 4 do edital exige que seja apresentado para cada aeronave indicada, como condição para habilitação técnica, o Certificado de Matrícula e o de Aeronavegabilidade, emitidos pelo DAC.

45. Em sua oitava (fls. 93/107), a ECT alega que são documentos “imprescindíveis” para que uma empresa possa operar vôos: o CHETA (Certificado de Homologação de Empresa de Transporte Aéreo), que certifica que a empresa cumpriu as normas estabelecidas pelo DAC e está autorizada a operar como empresa aérea; o Certificado de Matrícula, que “caracteriza a existência de aeronave cadastrada junto à autoridade aeronáutica brasileira”; o Certificado de Aeronavegabilidade, que “assegura que a aeronave encontra-se em condições técnicas de operar”; e as Especificações Operativas, que “resume todas as autorizações concedidas a uma determinada empresa aérea”.

46. Em primeiro lugar, a documentação acima listada pode ser “imprescindível” ao DAC mas não à ECT como contratante de serviços de transporte de carga aérea. O cadastro de aeronave junto à autoridade aeronáutica brasileira (DAC) é uma formalidade que importa a esta autoridade mas em nada relevante à ECT, a quem, na concorrência em tela, busca garantir apenas que o serviço de transporte de carga será prestado a contento, o que significa, em outras palavras, a carga será entregue no tempo e nos locais especificados no edital. Portanto, o Certificado de Matrícula, para fins da concorrência examinada, é desnecessário, dispensável, sem vinculação direta com a prestação do serviço a ser contratado, inclusive tendo sua importância indiretamente minimizada pela própria ECT, que à fl. 99 dedica apenas poucas palavras (“caracteriza a existência de aeronave cadastrada junto à autoridade aeronáutica brasileira”) para





TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO
SECRETARIA DE RECURSOS



defini-lo, em comparação com o CHETA, este sim, documento de habilitação indispensável.

47. —Ademais, pode-se perceber, da leitura de um Certificado de Matrícula (fl. 322, anexo D), que através dele, nada relevante é efetivamente atestado, em termos de garantia de qualidade na prestação de um serviço de transporte de cargas:

“Certifico que a aeronave acima descrita foi devidamente inscrita no Registro Aeronáutico Brasileiro, de acordo com a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, de 7 de dezembro de 1944, e o Código Brasileiro de Aeronáutica, de 19 de dezembro de 1886”

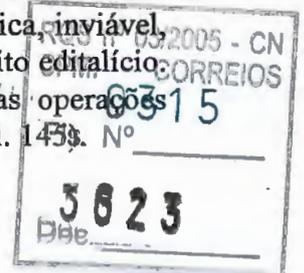
48. No tocante ao fato de a emissão do Certificado de Matrícula ser “imprescindível” ao DAC, conforme alega a ECT em sua oitiva, tal informação pode ser contestada pela leitura do art. 7º da Portaria nº 536/GC-5 de 18/08/99, do Ministério da Defesa/ Comando da Aeronáutica, que complementa a Lei nº 7.565/86 (Código Brasileiro de Aeronáutica). Tal artigo estabelece os requisitos da concessão para explorar serviços de transporte aérea:

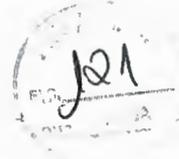
“art. 7º - A concessão será outorgada somente à pessoa jurídica constituída no País, cuja portaria de funcionamento jurídico para exploração de serviços de transporte aéreo regular esteja em vigor e que já tiver cumprido os requisitos constantes no artigo 5º destas Instruções, **notadamente** quanto ao registro da(s) aeronave(s) no Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB) e à obtenção do Certificado de Homologação de Empresa de Transporte Aéreo (CHETA), na forma do Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica RBHA aplicável.”

49. Tendo em vista que o citado art. 5º menciona novamente apenas o CHETA e o RAB, percebe-se que não há exigência de Certificado de Matrícula ou de Aeronavegabilidade.

50. O Certificado de Aeronavegabilidade também não contribui decisivamente para garantir que a aeronave esteja em condições técnicas adequadas de voar no momento posterior à contratação e no início das operações, pois tais condições devem ser aferidas permanentemente, pois passíveis de sofrer alterações no dia-a-dia.

51. A questão fulcral envolvendo a exigência desnecessária dos Certificados de Matrícula e Aeronavegabilidade, em termos de repercussão na restrição à competitividade, é o fato de estes Certificados, para serem emitidos pelo DAC, requererem a presença da aeronave em território nacional. Como a maioria das empresas aéreas operantes no Brasil não tem à sua disposição os modelos de aeronaves exigidas no edital (as quais não são fabricadas no Brasil) para a prestação do serviço objeto da concorrência, as interessadas em participar do certame seriam obrigadas a importar ou arrendar do exterior tais aeronaves, de modo a conseguir obter sua matrícula no Brasil e se habilitar na concorrência. Contudo, como o processo de “internação” de uma aeronave até seu registro junto ao DAC levaria cerca de 180 dias e o prazo entre a publicação do edital (quando se ficou sabendo da exigência de tais Certificados) e a abertura dos envelopes era de 30 dias, tornava-se, na prática, inviável para a maioria das potenciais concorrentes, habilitar-se quanto a este requisito editalício. Ademais, também o prazo entre a assinatura do contrato e o início das operações também era insuficiente (de até 20 dias, segundo Subitem 11.9 do edital – fl. 143).





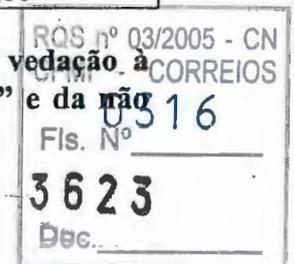
52. Segundo a ECT, estes Certificados exigidos no Subitem 1.4 do Anexo 4 do edital, já vinham “sendo usualmente exigidos pela ECT nas licitações do gênero já ocorridas”, o que não corresponde à realidade, pois, por exemplo, pelo menos no Edital 106/2003 de 02/12/2003, não havia tal exigência (fl. 2, vol.2). Tal exigência surgiu a partir do edital do Pregão 065/2004, aberto em 17/11/2004 (mas cuja publicação do edital se deu 8 dias antes), em data, portanto, posterior à publicação do edital da Concorrência 006/2004, em 25/10/2004. Não há informação, nos autos, de que tenha sido levantada na audiência pública (20/07/2004) que antecedeu a publicação do edital as exigências dos Certificados de Matrícula e Aeronavegabilidade. De qualquer forma, ainda que tivesse sido mencionada esta questão naquela ocasião, não teria havido tempo hábil para completar o processo de regularização das aeronaves “internadas” junto ao DAC, pois da data da audiência até a abertura dos envelopes (25/11/2004) transcorreram 120 dias, prazo inferior aos aproximadamente 180 dias estimados como necessários.

53. Portanto, em que pese o edital, no Subitem 1.4, alínea “a”, do Anexo 4 (fl. 165) ter permitido, alternativamente ao Certificado de Propriedade, a apresentação de Contrato de Arrendamento Mercantil ou outro qualquer que garantisse a posse da(s) aeronave(s) apenas no prazo definido para o início das operações (o que descaracterizaria a situação de exigência de locação prévia, vedada pelo art. 30, inciso II e §§5º e 6º da Lei nº 8.666/93); na prática, a exigência de apresentação dos Certificados de Matrícula e Aeronavegabilidade na fase de habilitação técnica corresponderia, na prática, a exigir a posse prévia das aeronaves.

54. A série de reportagens divulgadas na mídia nacional e anexadas à peça recursal (fls. 331/334, anexo I), bem como das informações contidas na representação da recorrente (fls. 23/24), constituem indícios de que, se fosse permitido a outras empresas aéreas, potenciais concorrentes, importar aeronaves no prazo necessário (ou se fosse dispensada a apresentação dos Certificados de Matrícula e Aeronavegabilidade), trazendo para a concorrência modelos mais modernos, eficientes e de menor custo operacional (como os Boeings 737/300, por exemplo) as propostas poderiam conter valores significativamente menores, o que importaria maior economia ao erário (sem contar o fato de o aumento de participantes na disputa, por si só, aumentar as chances de redução do menor valor proposto), do que no presente caso, em que as quatro empresas habilitadas concorreram com modelos antigos e de elevado custo (Boeing-737, 727 e 707, e DC-8 e DC-10). A tabela abaixo, apresentada pela TRIP (fl. 24), ilustra a comparação apenas para o caso dos 737/300 vis-à-vis o 737/200:

Horas mês de operação	Tipo de aeronave	Custo Mensal (em R\$)
160	737/200	2.300.000,00
160	737/300	1.900.000,00
75	737/200	1.150.000,00
75	737/300	970.000,00
60	737/200	890.000,00
60	737/300	730.000,00

1.2.1.2 – da limitação à subcontratação temporária, da vedação à apresentação de “protocolo de entrega” ou “solicitação de documento” e da não previsão do “leasing” condicional





JRQ

TCU
SERUR
FL.374
m

55. A subcontratação foi limitada às hipóteses descritas no subitem 2.4 do edital (fl. 136), a apresentação de “protocolo de entrega” da aeronave ou “solicitação de documento” foi vedada pelo subitem 1.4.1 (fl. 166) e o “leasing” condicional não foi previsto.

56. A possibilidade de subcontratação é conferida pela art. 72 da Lei nº 8.666/93. Em seus comentários a este artigo, Marçal Justen Filho assim se posiciona:

“A execução da prestação pelo próprio contratado não se impõe como exigência meramente subjetiva da Administração. (...) O que interessa à Administração é o recebimento da prestação exatamente idêntica àquela ofertada na proposta vencedora (...) Os riscos de receber uma prestação mal executada (...) conduzem a Administração a exigir que o próprio licitante desempenhe as tarefas(...).

A lei autoriza, porém, que a Administração, em cada caso, avalie a conveniência de permitir a subcontratação, respeitados limites predeterminados. (...) A escolha da Administração deve ser orientada pelos princípios que regem a atividade privada. Se, na iniciativa privada, prevalece a subcontratação na execução de certas prestações, o ato convocatório deverá albergar permissão para que idênticos procedimentos sejam adotados(...) Assim se impõe porque, estabelecendo regras diversas das praticadas entre os particulares, a Administração reduziria a competitividade do certame”.

57. No caso em tela, pela própria natureza do serviço a ser contratado, qual seja, o de transporte de cargas, em relação ao qual, o interesse da ECT deveria ser, basicamente, o de que tais cargas fossem entregues nos horários, num tempo de voo e nos locais previstos nas fichas técnicas das linhas constantes do edital, não haveria sérios riscos de o serviço ser mal executado se fosse prestado por uma subcontratada, até porque o seria apenas temporariamente. Não havia razões para exigir “a assunção imediata das atividades pelo contratado”, como entende a Unidade Técnica (fl. 230), pois a Administração muito provavelmente teria satisfeito seu interesse em estar recebendo da subcontratada prestação idêntica do serviço contratado. Ademais, eventuais problemas que surgissem (friso, no curto prazo em que o serviço estivesse subcontratado), tais como paralisações e atrasos, ensejariam a aplicação das penalidades severas à própria contratada, conforme subitem 8.1 da minuta de contrato (fl. 154).

58. Por fim, tanto a subcontratação quanto o “leasing” são práticas comuns entre particulares, na área de transporte aéreo, não havendo motivos para serem limitadas ou proibidas. A propósito, a opção pelo “leasing” condicional foi acolhida pelo item 9.3 do Acórdão recorrido (fl. 271), mas apenas para futuras licitações.

1.2.1.3 – da não caracterização da “urgência”

59. Se a contratante não tivesse exigido na fase de habilitação os Certificados de Matrícula e de Aeronavegabilidade ou se ampliasse as possibilidades de subcontratação de outra empresa até a “internação” das aeronaves, ou ainda se permitisse a contratação de “leasing” condicional ou a declaração de compromisso fornecida por fornecedores estaria sanada a restrição à sua participação.

60. Contudo, ao exigir os Certificados de Matrícula e Aeronavegabilidade para um serviço a ser prestado por aeronaves que poucas empresas aéreas nacionais

compromisso
RCS Nº 1512005 - CN
CPMI - CORREIOS
0317
3823
Dee: _____



TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO
SECRETARIA DE RECURSOS

23

TCU
SERUR
FL.375

possuem estacionadas em seus hangares, e que portanto, precisariam ser importadas pelas demais empresas antes de se obter tais certificados (um processo que levaria 180 dias), ao mesmo tempo em que não admite o "leasing" ou a subcontratação e fixa um prazo de apenas 20 dias da contratação até o início das operações, a ECT restringe excessiva e desnecessariamente a competitividade. Mesmo que fosse permitida a apresentação dos citados Certificados apenas na data de início das operações, o prazo entre esta e aquela da publicação do edital (cerca de 3 meses) ainda seria insuficiente para se obter a matrícula das aeronaves importadas junto ao DAC.

61. A justificar estes prazos exíguos (da publicação do edital à abertura dos envelopes e da assinatura do contrato ao início das operações) argumenta a ECT que a situação da RPN era grave e a concorrência deveria ser concluída com urgência.

62. Ora, não resta configurada situação de "urgência" na implantação de nova malha de transporte aérea, pois a situação de saturação da RPN, conforme já comentado, não é novidade para a ECT e nem a continuidade deste quadro por mais alguns meses (além do curto prazo do processo licitatório) geraria solução de continuidade na prestação dos serviços imediatamente, sendo mera consequência da falta de planejamento da ECT, ao longo dos anos. De qualquer forma, se houvesse a alegada "urgência" na conclusão dos procedimentos licitatórios e início das operações da nova malha, deveria-se ter adotado a dispensa de licitação prevista no art. 24, inciso IV, da Lei nº 8.666/93, como aliás a ECT já havia feito no passado (Contrato 10.698 de 09/05/2001 firmado com a VARIGLOG, por meio da Dispensa de Licitação 001/2001, como é informado às fls. 200, vol. 6 e fls. 2/8 do vol. 7 do TC-008.849/2002-6).

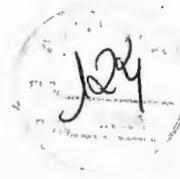
1.2.1.4 – capacidade de carga e uma só aeronave por trecho

63. Em termos gerais, a exigência editalícia de que cada linha fosse operada por uma só aeronave da licitante vencedora daquele trecho, bem como de um valor de capacidade de carga muito maior para cada aeronave do que o necessário para a prestação do serviço (43.000 Kg para os itens 1,2, 3 e 9; 24.000 Kg para os itens 4 e 5; 35.000 Kg para o item 6; e 15.000 Kg para os itens 7, 8, 10 e 11), restringindo a competitividade. Isso por duas razões: a um, porque só existem no Brasil, por exemplo, 3 aeronaves cargueiras com capacidade de 43.000 Kg, 18 paletes e aeronavegáveis (2 DC-8 da empresa Skymaster e 1 DC-8 da empresa Beta); a dois, porque não havia a necessidade de se obrigar a licitante a prestar o serviço com uma só aeronave de grande capacidade, podendo o mesmo ter sido autorizado, no edital, a ser prestado por mais de uma aeronave com capacidade menor, de acordo com a disponibilidade e conveniência da empresa, nos trechos em que isso fosse possível. O importante, para que o objeto da licitação fosse executado a contento, seria o transporte, no tempo, horários e locais previstos da carga contratada, e não essencialmente a "forma" de realizar tal transporte, pois não se tratava de serviço de fretamento.

64. Para os itens 4,5 e 9, que exigiam capacidade de 24.000 Kg, apenas a empresa Total possuía 3 aeronaves cargueiras deste porte (B-727).

65. A implicação desta concentração das aeronaves de 43.000 Kg e 24.000 Kg exigidas em pelos menos 7 dos 11 itens licitados nas mãos de apenas 3

RQS nº 03/2005 - CN
CPMI - CORREIOS
0318
empresas foi
3623



a seguinte (fl. 211 e fls. 205/206, anexo I): para os itens 1 e 2, apenas a Skymaster se habilitou a participar, tendo sido vencedora; para os itens 4, 5 e 9, apesar de terem participado mais de uma empresa (participaram Skymaster, VARIGLOG e Total nos itens 4 e 5 e VARIGLOG e Total no item 9), a VARIGLOG foi inabilitada e a Skymaster não tinha aeronave de 24.000 Kg (entrando na concorrência em desvantagem, pois cotou aeronave de 35.000 Kg, mais custosa), restando na disputa apenas a Total, que sagrou-se vencedora nos três itens. Vê-se, portanto, que na maioria dos itens licitados, os requisitos de capacidade de carga (fls. 110/120) ceifaram precipitadamente da concorrência potenciais interessados, restringindo o número de propostas de preço disponíveis para a ECT.

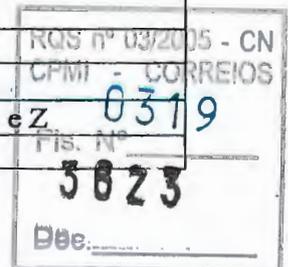
66. O edital, em seu item 11.10 (fl. 145), dispõe que em até 20 dias após a assinatura do Termo de Contrato, seria definida a “capacidade máxima a ser disponibilizada pela contratada, para cada trecho, tomando-se como base as condições mínimas de segurança e as orientações expedidas pela autoridade aeronáutica em relação às restrições de cada pista de pouso/ decolagem.”. Em sua oitiva, a ECT justificou tal previsão (fl. 104) alegando ser de “domínio geral entre os operadores aéreos que a capacidade de transporte da aeronave oscila entre os aeródromos, pois a disponibilidade de carga a ser ofertada depende de diversos fatores, tais como: comprimento da pista, condições meteorológicas, alternativas de pouso no destino, altitude e temperatura.”.

67. Tal possibilidade de definir a capacidade de carga após a assinatura do contrato tornaria expressamente desnecessárias e contraditórias as exigências de capacidade de cada aeronave na fase de habilitação, pois se a ECT entende que após o início das operações possa ocorrer eventual mudança das “condições mínimas de segurança”, por que exigir previamente uma capacidade? Contudo, o principal equívoco desta cláusula é o de ignorar que fatores como comprimento da pista, meteorologia, altitude e temperatura já são previamente de conhecimento de qualquer operador aéreo, não estando sujeitos a alterações bruscas que justifiquem a abertura de margem para que a contratada possa utilizar-se de aeronave diferente da que cotou na concorrência, como uma de menor capacidade e custo operacional (quando elaborou sua proposta e contratou uma aeronave mais cara).

1.2.1.5 –vencedoras são as mesmas que já operam linhas da RPN

68. As empresas vencedoras da concorrência 06/2004 da ECT (Skymaster, Beta, Taf e Total) são as mesmas que já vêm operando a maioria das 26 linhas da RPN (as mais atraentes), conforme tabela de fls. 95:

Companhia aérea contratada	Linhas Operadas
Aerotáxi Abaeté Ltda.	T
Beta – Brazilian Express Transp. Aéreos Ltda	F1 e F2
Penna Táxi Aéreo Ltda.	BS1, BS2, M, R e S
Skymaster Airlines Ltda	A e C
TAF Linhas Aéreas	GeU
TAM Táxi Aéreo Marília Ltda	SP1 e SP2
Total Linhas Aéreas S/A	B, H1, H2, N, SP4 e Z.
Trip Transp. Aéreo Reg. Do Interior Paulista	K1, K2 e SP3





TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO
SECRETARIA DE RECURSOS

TCU
SERUR
FI 377

Varig Logística

I, J e SP5*

* as linhas J e SP5, no pregão 009/2005, de 28/01/2005, foram ganhas pela Skymaster

69. Ressalto que no pregão 105/2004, de 23/12/2004, cujo objeto licitado eram as linhas A e C, apenas a Skymaster e Beta cotaram, tendo a primeira se sagrado vencedora (fl. 04, vol. 5), enquanto no pregão 09/2005, apenas a Skymaster cotou (fl. 171, vol. 7), o que reforça a tese da ausência de pluralidade de participantes nas licitações da RPN.

70. Ademais, não se pode aceitar, conforme argumenta a ECT, que o fato de 4 empresas terem se habilitado e vencido na concorrência 06/2004 signifique que houve competitividade suficiente neste certame.

71. Com efeito, no TC- 008.449/2002-6 (Acórdão 1.577/2004-TCU-2ª Câmara), em que se questionava a presença de cláusulas restritivas nos pregões 045/2001 e 023/2002 (linhas A e C), as quais vedavam a participação de empresas que exercessem atividades concorrenciais à ECT. Estas cláusulas foram incluídas para se evitar que a Varig fosse novamente contratada, pois sua execução do transporte nestas linhas pelo contrato anterior teria comprometido a qualidade dos serviços dos Correios, uma vez que aquela empresa teria privilegiado o transporte de suas cargas em detrimento daquelas dos Correios.

72. O TCU, no referido Acórdão, muito embora não tenha determinado a rescisão do contrato com a Skymaster, reconheceu a tese da restrição à competitividade, determinando a não-prorrogação dos contratos firmados e a promoção de novos certames.

73. Ora, se naqueles autos, pelo simples fato de a Varig ter sido, na prática, alijada da disputa pelas linhas A e C, o Tribunal entendeu ter havido restrição à competitividade, com muito mais razão deve ser reconhecida a existência de tal restrição nos presentes autos, uma vez que mais do que apenas uma empresa ficou de fora da concorrência 006/2004, pela imposição de requisitos desnecessários à habilitação. Assim, não se afere a competitividade pelo número de participantes habilitados mas pelo número de potenciais concorrentes que não participaram por motivos em nada relacionados com o mérito ou a capacidade da empresa de prestação adequada do serviço contratado.

1.2.2 – as linhas A e C (pregão 105/2004), J e SP-5 (pregão 009/2005), recentemente licitadas, apresentam elevado sobrepreço em relação aos contratos anteriores

74. Não se pode comparar diretamente os preços por linha a ser contratada na concorrência 006/2004 com contratos anteriores, pois as linhas correspondentes aos 11 itens licitados são novas e não coincidem em todos os trechos com nenhuma das 26 do atual modelo da RPN (apesar de a comparação por trechos ser possível, pela coincidência de alguns dos mesmos). No entanto, as variações de preço nas novas contratações das linhas A e C (pregão 105/2004) e J e SP-5 (pregão 009/2005), em face dos preços anteriormente praticados nos contratos antigos das respectivas linhas, são

205 nº 03/2005 - CN
CPMI - CORREIOS
4320
3623
Dec.



TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO
SECRETARIA DE RECURSOS

126

TCU
SERUR
Fl.378

indício de que os sobrepreços lá constatados podem também estar contaminando a concorrência 006/2004. Destaco que a Skymaster foi a vencedora dos dois pregões, sendo contratada para todas as respectivas linhas licitadas.

75. Com relação ao pregão 105/2004, de 23/12/2004, verifica-se dos autos (fls. 9/10, vol. 5) que, em comunicado de 24/11/2004, os Correios informam que, tendo em vista o fato de o contrato então em vigência com a Skymaster (para as linhas A e C, decorrente da concorrência 106/2003, de 02/12/2003) estar expirando em 25/12/2004 e a mesma ter manifestado seu desinteresse em prorrogá-lo, estar-se-ia iniciando processo licitatório para nova contratação (pregão 105/2004). O motivo alegado do desinteresse teria sido a discordância da Skymaster em manter o contrato nas mesmas condições financeiras.

76. Por meio do pregão 105/2004, a mesma Skymaster permaneceu como contratada, só que o valor de R\$ 213.990,00 (para as duas linhas), contratado na concorrência 106/2003, em dezembro de 2003 (fl. 11, vol. 1) elevou-se para R\$ 445.000,00 (as duas linhas), em dezembro de 2004, num acréscimo de 107,95% (fl. 18, vol. 5). Ora, se a ECT não quis renovar o contrato antigo nas condições exigidas pelas Skymaster, como aceitar que a mesma Skymaster, apenas um ano depois, seja recontratada para as mesmas linhas, remunerando-a, então, por mais do que o dobro? Fica evidente o indício de dano ao erário, ainda mais se se considera que o valor contratado foi 14% superior ao próprio valor de referência de R\$ 379.717,23 estabelecido pela ECT para o pregão 105/2004 (fl. 20, vol. 5). A ECT justifica ter permitido a adjudicação nestes moldes de preço por conta da "necessidade premente do serviço, em vista do contrato atual encerrar-se em 25/12/2004". Novamente, a descabida e suspeita alegação de urgência, pois por mera falta de planejamento a renegociação do contrato antigo com a Skymaster para o final do prazo de vigência do contrato.

77. Ademais, gera perplexidade a intenção manifesta dos Correios (fl. 13, vol. 5) de, "concluído o processo licitatório da nova malha", rescindir os contratos das linhas A e C (de 6 meses, prorrogáveis por mais 60 meses), quando entrasse em operação as novas linhas licitadas na concorrência 006/2004. Ora, que sentido então contratar por 107,95% mais caro para logo depois rescindir? Provavelmente seria menos danoso ao erário a contratação emergencial.

78. Quanto ao pregão 009/2005 (linhas J e SP-5), em que apenas compareceu a Skymaster, a Tabela a seguir retrata os sobrepreços da nova contratação, face aos contratos antigos destas linhas com a Varig (fl. 172, vol. 7):

Linhas	Contrato anterior (Varig)	Preço Skymaster	Acréscimo
J	R\$ 115.711,26	R\$ 229.227,55	98,10%
SP-5	R\$ 37.609,26	R\$ 75.000,00	99,41%

79. Contribuiu para majorar custos e o preço proposto, o fato de a Skymaster ter participado do pregão 009/2005 cotando uma aeronave B-707 com capacidade muito superior (35.000 Kg) às necessárias para os trechos (de até 15.000 Kg).

80. Cumpre destacar, ainda em relação a preços, que em sua oitava (fl. 95) relativa à concorrência 006/2004, a ECT argumentou que "a nova configuração da

RGS 11 03/2005 - CN
CPMI - CORREIOS
0321
3623



TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO
SECRETARIA DE RECURSOS



malha remete a um custo médio por quilo contratado de R\$ 1,12, contra R\$ 1,91 em vigor”, tendo como base o fato de a capacidade de carga contratada ter subido de 738.700 Kg para 1.281.200 Kg. Ou seja, na realidade estes números não significam economicidade da nova malha, pois deveria-se ter analisado o custo para a ECT do quilo contratado por hora voo.

1.2.3 – algumas das aeronaves disponibilizadas pelas vencedoras da concorrência 006/2004 foram cotadas nos pregões 105/2004 e 009/2005

81. As aeronaves B-707/324C (prefixo PT-WUS) e B-707/369C (prefixo PT-MTR), cotadas pela Skymaster, respectivamente, nos pregões 105/2004 e 009/2005, também foram cotadas pela empresa na concorrência 006/2004 (itens 4, 5 e 6). Por sua vez, o B-707/351C (PT-WSM), também da Skymaster, foi cotado para ambos os pregões (105/2004 e 009/2005). No entanto, como a Skymaster apenas venceu nos itens 1 e 2 da concorrência 006/2004, onde concorreu com os seus DC-08, não houve comprometimento dos seus B-707 em relação aos citados pregões.

82. Tal fato revela tanto a escassez de aeronaves de carga aeronavegáveis para participar de concorrências sujeitas aos requisitos impostos pela ECT como o risco de uma mesma empresa estar participando de mais de um certame cotando a mesma aeronave. Ou seja, caso vença em uma das disputas não terá condições de prestar o outro serviço com a aeronave que disponibilizou, comprometendo a eficácia do certame e a continuidade do transporte aéreo naquela linha adjudicada e para a qual não há aeronave para executar o serviço.

1.2.4- indenizações

83. Por fim, outro risco de dano ao erário proveniente de eventual assinatura de contrato com as vencedoras da concorrência em tela seria, em caso de anulação posterior do procedimento licitatório (e conseqüentemente dos contratos decorrentes), a obrigatoriedade de indenizá-las pelo que houverem executado até a data da declaração da nulidade, contanto que não lhes seja imputável a culpa pelo vício constatado. Assim é o que dispõe o parágrafo único do art. 59 da Lei nº 8.666/93, pelo qual “a nulidade não exonera a Administração do dever de indenizar o contratado”, nestes casos. Tal dispositivo conjuga-se com aquele do §1º do art. 49 da mesma Lei.

CONCLUSÃO

84. Em vista do exposto, elevamos o assunto à consideração superior, propondo:

- a) conhecer do Pedido de Reexame interposto por TRIP – Transporte Aéreo Regional do Interior Paulista Ltda., com fundamento nos arts. 32 e 33 da Lei nº 8.443/92;





TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO
SECRETARIA DE RECURSOS

28

TCU
SERUR
Fl.380

- b) com fulcro no art. 276 do RI/CTU, deferir o pedido de cautelar formulado, suspendendo a assinatura dos contratos decorrentes da Concorrência nº 006/2004;

- c) diligenciar à ECT para que, no prazo de 15 dias, encaminhe a esta Corte a documentação do histórico comparativo, no período de 2000 a 2005, das licitações para a contratação de serviço de transporte aéreo de cargas em aeronaves a jato cargueiras paletizadas para a Rede Postal Noturna (RPN), contendo as seguintes informações para cada certame:
 - c.1) edital;
 - c.2) atas de reunião e de julgamento (incluindo concorrentes que apresentaram proposta e vencedores);
 - c.3) valores pagos não apenas por linha mas por cada trecho operado e por hora-vôo;
 - c.4) cópias dos contratos assinados e respectivos termos aditivos;
 - c.5) valor (custo) de referência e metodologia utilizada para o seu cálculo;
 - c.6) forma de cálculo para a definição da capacidade da aeronave a ser licitada para cada trecho (cidade/ aeroporto), bem como para a definição do item "capacidade/palete"
 - c.7) ficha técnica de todas as atuais linhas da RPN (A, B, BS1, BS2, C, F1, F2, G, H1, H2, I, J, K1, K2, M, N, R, S, SP1, SP2, SP3, SP4, SP5, T, U, Z), incluindo a distância de cada trecho;

- d) diligenciar ao DAC para que, no prazo de 15 dias, encaminhe a esta Corte documentação informativa (conforme requerido pelo recorrente às fls. 57/58 do anexo I) acerca:
 - d.1) dos modelos e quantidades de todas as aeronaves tipo jato cargueiro paletizadas, disponíveis, registradas na data de 25/11/2004 e atualmente;
 - d.2) da validade dos Certificados de Aeronavegabilidade das aeronaves acima mencionadas;

- e) sejam o recorrente e a ECT comunicados da decisão que vier a ser adotada.

Secretaria de Recursos, Terceira DT, 21.02.2005

Samy Wurman
Samy Wurman
ACE, Matr. 4200-5

De acordo.
A consideração superior
SERUR - 3ª Diretoria Técnica, em 25/02/05
M. Campello
Marcello Paes Campello Junior
Diretor

RQS nº 03/2005 - CN
CPMI - CORREIOS
0323
Fls. Nº 25/02/05
3823



TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO
Secretaria de Recursos

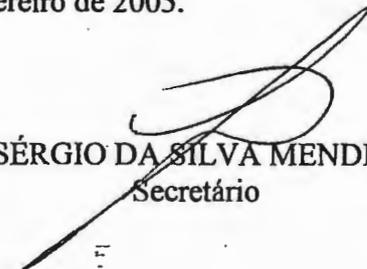
TC 019.404/2004-9

Presente o requisito para a expedição de medida cautelar, qual seja, o *periculum in mora* (consubstanciado nas hipóteses de risco de dano ao erário, no descumprimento de preceitos fundamentais que regem a aquisição de bens e serviços pela administração pública e no risco de ineficácia da jurisdição de contas) e não alcançando a cautelar proposta efeitos de tutela antecipada, manifesto minha concordância com a instrução que precede este.

2. Ressalte-se que as diligências propostas pelo ACE Instrutor são essenciais para a perfeita cognição da matéria, porquanto, ainda que de forma meramente indiciária, os efeitos das regras postas no edital sob exame só podem ser efetivamente compreendidos quando se analise a realidade como um todo (todas as licitações que envolvam o transporte aéreo noturno de correspondências)

À elevada apreciação do Exmo. Sr. Ministro-Relator Marcos Vinícios Vilaça, de forma preliminar, em função do pedido de cautelar.

Serur, em 25 de fevereiro de 2005.


SÉRGIO DA SILVA MENDES
Secretário

RQS nº 03/2005 - CN
CPMI - CORREIOS
Fls. Nº 0324
3023
Dec. _____



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
Procuradoria da República no Distrito Federal
Quarto Ofício de Licitações e Contratos



Procedimento administrativo n.º 1.16.000.000237/2005-98.

Despacho n.º 40 /05/JA/PRDF.

Por meio de representação da Empresa TRIP-TRANSPORTE AÉREO REGIONAL DO INTERIOR PAULISTA LTDA, foi instaurado Procedimento Administrativo, cujo objeto, em apertada síntese, é a apuração da legalidade ou não do Edital de Concorrência n.º 006/2004/CEL/AC relativo à contratação de transporte aéreo de carga em aeronaves cargueiras paletizadas.

Após detida análise dos termos da representação apresentada e do Acórdão n.º 2.106/2004 do Egrégio Tribunal de Contas da União, restou clara, diante da gravidade e seriedade das imputações e dos valores envolvidos, a necessidade de aprofundamento das investigações ministeriais para identificar eventual ato ilícito.

Nesse intervalo, foi elaborada substancial análise pela área técnica do Tribunal de Contas da União, identificando, em juízo de cognição sumária, diversos vícios. Entre eles, pode-se destacar o **direcionamento do certame** e a **antieconomicidade da futura contratação**.

Deste modo, **determino**:

a) a remessa de Recomendação ao Presidente da Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos a fim de que suspenda imediatamente os atos administrativos referentes ao Edital de Concorrência n.º 006/2004/CEL/AC, não consumando os respectivos contratos; e



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
Procuradoria da República no Distrito Federal
Quarto Ofício de Licitações e Contratos



b) a remessa de cópia da Recomendação às empresas TAF LINHAS AÉREAS S/A, SKYMASTER AIRLINES LTDA, TOTAL LINHAS AÉREAS S/A e BETA – BRAZILIAN EXPRESS TRANSPORTES AÉREOS LTDA, ao Presidente da Comissão Especial de Licitação da Empresa de Correios e Telégrafos, MAURÍCIO COELHO MADUREIRA, e ao Chefe do Departamento/DENAF, LUIZ CARLOS SCORSATTO.

Brasília, 07 de março de 2005.

José Alfredo de Paula Silva
Procurador da República

RQS nº 03/2005 - CN
CPMI - CORREIOS
0326
Fls. Nº
3623
2
Doc. _____



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
Procuradoria da República no Distrito Federal
Quarto Ofício de Licitações e Contratos



Brasília, 08 de março de 2005.

Ofício n.º 59/2005/JA/PRDF.
Ref: PA n.º 1.16.000.000237/2005-98.

Ao Ilmo. Sr.
JOÃO ARISTON PESSOA
Diretor-Presidente da TAF Linhas Aéreas S/A

Ilustríssimo Senhor Diretor-Presidente,

Cumprimentando-o cordialmente, encaminho para efetiva ciência cópia da Recomendação n.º 58/2005-JA/PRDF, oriunda do Procedimento Administrativo n.º 1.16.000.000237/2005-98, instruído nesta Procuradoria da República no Distrito Federal.

Atenciosamente,

José Alfredo de Paula Silva
Procurador da República

RQS nº 03/2005 - CN CPMI - CORREIOS
Fls. N° 0327
3623



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
Procuradoria da República no Distrito Federal
Quarto Ofício de Licitações e Contratos



Brasília, 08 de março de 2005.

Ofício n.º 60/2005/JA/PRDF.
Ref: PA n.º 1.16.000.000237/2005-98.

Ao Ilmo. Sr.
CARLOS HAMILTON MARTINS SILVA
Diretor-Presidente da SKYMASTER

Ilustríssimo Senhor Diretor-Presidente,

Cumprimentando-o cordialmente, encaminho para efetiva ciência cópia da Recomendação n.º 58/2005-JA/PRDF, oriunda do Procedimento Administrativo n.º 1.16.000.000237/2005-98, instruído nesta Procuradoria da República no Distrito Federal.

Atenciosamente,

José Alfredo de Paula Silva
Procurador da República

RQS n.º 03/2005 - CN CPMI - CORREIOS
FIS. N.º 0328
Doc. 36233



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
Procuradoria da República no Distrito Federal
Quarto Ofício de Licitações e Contratos



Brasília, 08 de março de 2005.

Ofício n.º 61/2005/JA/PRDF.
Ref: PA n.º 1.16.000.000237/2005-98.

Ao Ilmo. Sr.
ALFREDO MATER NETO
Diretor-Presidente da Total Linhas Aéreas S/A.

Ilustríssimo Senhor Diretor-Presidente,

Cumprimentando-o cordialmente, encaminho para efetiva ciência cópia da Recomendação n.º 58/2005-JA/PRDF, oriunda do Procedimento Administrativo n.º 1.16.000.000237/2005-98, instruído nesta Procuradoria da República no Distrito Federal.

Atenciosamente,

José Alfredo de Paula Silva
Procurador da República





MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
Procuradoria da República no Distrito Federal
Quarto Ofício de Licitações e Contratos



Brasília, 08 de março de 2005.

Ofício n.º 62/2005/JA/PRDF.
Ref: PA n.º 1.16.000.000237/2005-98.

Ao Ilmo. Sr.
IONNIS AMERSSONIS
Diretor-Presidente Beta - Brazilian Express Transportes Aéreos LTDA.

Ilustríssimo Senhor Diretor-Presidente,

Cumprimentando-o cordialmente, encaminho para efetiva ciência cópia da Recomendação n.º 58/2005-JA/PRDF, oriunda do Procedimento Administrativo n.º 1.16.000.000237/2005-98, instruído nesta Procuradoria da República no Distrito Federal.

Atenciosamente:

José Alfredo de Paula Silva
Procurador da República



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
Procuradoria da República no Distrito Federal
Quarto Ofício de Licitações e Contratos



Brasília, 08 de março de 2005.

Ofício n.º 63/2005/JA/PRDF.
Ref: PA n.º 1.16.000.000237/2005-98.

Ao Ilmo. Sr.
MAURÍCIO COELHO MADUREIRA
Presidente da Comissão Especial de Licitação da Empresa de Correios e Telégrafos.

Ilustríssimo Senhor Presidente,

Cumprimentando-o cordialmente, encaminho para efetiva ciência cópia da Recomendação n.º 58/2005-JA/PRDF, oriunda do Procedimento Administrativo n.º 1.16.000.000237/2005-98, instruído nesta Procuradoria da República no Distrito Federal.

Atenciosamente,

José Alfredo de Paula Silva
Procurador da República





MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
Procuradoria da República no Distrito Federal
Quarto Ofício de Licitações e Contratos



Brasília, 08 de março de 2005.

Ofício n.º 64/2005/JA/PRDF.
Ref: PA n.º 1.16.000.000237/2005-98.

Ao Ilmo. Sr.
LUIZ CARLOS SCORSATTO
Chefe do Departamento/DENAF

Ilustríssimo Senhor Chefe,

Cumprimentando-o cordialmente, encaminho para efetiva ciência cópia da Recomendação n.º 58/2005-JA/PRDF, oriunda do Procedimento Administrativo n.º 1.16.000.000237/2005-98, instruído nesta Procuradoria da República no Distrito Federal.

Atenciosamente,

José Alfredo de Paula Silva
Procurador da República



Ofício 02/2005 – CC006/2004 – CEL/AC

Brasília, DF, 17 de março de 2005.

À Sua Excelência o Senhor
JOSÉ ALFREDO DE PAULA SILVA
Procurador da República
Ministério Público Federal
Procuradoria da República no Distrito Federal
Quarto Ofício de Licitações e Contratos
SGAS – Quadra 604 – Lote 23 – Gabinete 203
70200-640 Brasília – DF

Brasília, 18/03/2005.
*parte - e : o / estado no p...
h/bo unitor, referos
... com 150*

Referência: Ofícios nº 58 e 64/2005/JA/PRDF e PA nº 1.16.000.000237/2005-98**Assunto:** Representação da empresa TRIP – Transporte Aéreo Regional do Interior Paulista Ltda acerca da Concorrência 006/2004 – CEL/AC – Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos

José Alfredo de Paula Silva
Procurador da República

Excelentíssimo Senhor Procurador,

Atendendo à recomendação de Vossa Excelência, proferida no Ofício nº 58/2005/JA/PRDF, prestamos, no presente documento, os esclarecimentos necessários à contestação dos fatos suscitados na Representação movida pela empresa Trip Transporte Aéreo Regional do Interior Paulista contra o certame licitatório em destaque, pelas razões de fato e de direito a seguir articuladas.

Consideramos necessário, entretanto, desde logo informar que os argumentos apresentados pela requerente já foram apreciados, por duas vezes, pelo Tribunal de Contas conforme decisões constantes do Anexo 1, sendo que em sua última decisão, no dia 16/03/2005, o Plenário do Tribunal não acatou o relatório da área técnica daquela Corte, relatório esse que fundamentou a recomendação de Vossa Excelência contida no Ofício nº 58/2005/JA/PRDF. Registre-se ainda que os argumenos da requerente foram apreciados nos autos do Mandado de Segurança n.º 2004.34.00.045392-0, em que o MM Juiz Federal Rodrigo Navaro (2ª VF-SJDF), seguindo o parecer do Procurador da República Dr. Bruno Caiado de Acioli, em sentença de 02 de fevereiro de 2005, apreciou o mérito e julgou improcedente o referido MS (Anexo 2). Não satisfeita, a empresa TRIP ingressou com a Ação Cautelar n.º 2005.34.00.002679-0, que teve a petição inicial indeferida pela MM Juíza Federal Isa Tania Cantão Barão da Costa (13ª VF - SJDF) (Anexo 3). Mais uma vez, a empresa em questão ingressou com a Ação Ordinária n.º 2005.34.00.004141-6, na qual o MM Juiz Federal Francisco Renato Codevila Pinheiro Filho (6ª VF-SJDF) indeferiu o pedido de medida liminar (Anexo 4).

I - DA SENTENÇA NOS AUTOS DO MANDADO DE SEGURANÇA E DEMAIS DECISÕES DECORRENTES DE AÇÕES DA TRIP CONTRA A PRESENTE LICITAÇÃO

Como salientado inicialmente, a empresa Trip Transporte Aéreo Regional do Interior Paulista ingressou com as seguintes ações tentando sustar a presente licitação:

a) Mandado de Segurança n.º 2004.34.00.045392-2, proposta em 25.11.2004 e CN distribuída a 2ª Vara Federal da Seção Judiciária do DF, sendo que a sentença da improcedência do *mandamus*, com exame do mérito, foi proferida no dia **02.02.2005**;

RES Nº 200005 e CN
25.11.2004
0333
Fis. Nº
3023
1
Doc.



b) Media Cautelar n.º 2005.34.00.002679-0, proposta em **02.02.2005**, e distribuída à 13ª Vara Federal da Seção Judiciária do DF, e no mesmo dia, em 02.02.2005, a petição inicial foi indeferida, e

c) Ação Ordinária (com pedido de tutela antecipada) n.º 2005.34.00.004141-6, proposta em **22.02.2005**, distribuída a 6ª Vara Federal da Seção Judiciária do DF, no qual a liminar foi indeferida em 24.02.2005.

No Mandado de Segurança acima citado, bem como na Ação Cautelar e Ação Ordinária, em suma, a empresa TRIP sustentou os seguintes pontos:

- a) as linhas licitadas na Concorrência 006/2004, absorvem linhas já operadas pela TRIP, o que teria violado o suposto direito da empresa na execução desse serviço;
- b) dirigismo na licitação: argumenta que as Especificações Técnicas como capacidade de carga, e a exigência de aeronave paletizável, restringem a competitividade;
- c) exigência indevida do Certificado de Aeronavegabilidade Expedido pelo DAC: sustenta que a obtenção desse documento no DAC implica a exigência de localização geográfica e da propriedade da aeronave;
- d) indevida exigência de Especificação Operativa, a qual é expedida pelo DAC;
- e) que as aeronaves capazes de atender a necessidade da ECT são de custo elevado;
- f) fixação de preferências, pois a ECT teria aceitado que um dos licitantes utilizasse aeronave com capacidade de carga superior ao exigido;
- g) que a ECT não poderia exigir uma capacidade de carga de "alta tonelagem" pois poucas empresas possuem aeronaves com essa capacidade de carga;
- h) custo elevado das aeronaves de alta capacidade de carga como Boeing 707 e DC-8.

Ou seja, ao se apreciar a forma como a empresa TRIP vem manejando as citadas ações, observa-se de forma inofismável que a real intenção é a de impedir e tumultuar o procedimento de licitação em curso por meio de repetitivas ações judiciais.

Aliás, alguns dos pontos alegados pela requerente como possibilidade da vedação à subcontratação, inexistência da exigência de posse física ou de localização da aeronave, e a exigência compatível e coerente dos documentos para comprovação da qualificação técnica (aqueles que não invadem o mérito do ato administrativo) foram expressamente abordados nos autos do Mandado de Segurança n.º 2004.34.00.045392-0, no qual o MM Juiz Federal Rodrigo Navro (2ª VF-SJDF), seguindo o parecer do Procurador da República Dr. Bruno Caiado de Acioli, em sentença de 02 de fevereiro de 2005, apreciou o mérito e julgou improcedente o referido MS.

II - DA CONFIGURAÇÃO DA MALHA AÉREA EM CONTRATAÇÃO

A Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos (ECT), empresa pública federal, recebeu, por delegação do Poder Público, a responsabilidade pela execução dos serviços de coleta, transporte e entrega de correspondências e encomendas, conforme se verifica nos textos normativos a seguir:

"Art. 21. Compete à União:

X – manter o serviço postal e o correio aéreo nacional." (Constituição Federal)

"Art. 2º. À ECT compete:

I – executar e controlar, em regime de monopólio, os serviços postais em todo o território nacional." (Decreto-Lei nº 509/1969)



“Art. 7º. Constitui serviço postal o recebimento, expedição, transporte e entrega de objetos de correspondência, valores e encomendas, conforme definido em regulamento.”
(Lei nº 6.538/1978)

Para que a ECT possa cumprir com as suas obrigações estatutárias, em virtude dos padrões de prazo estabelecidos para a entrega dos objetos a ela confiados, e considerando ainda as dimensões continentais do País, torna-se imperiosa a utilização do transporte aéreo de cargas, em horários definidos pela ECT, de forma que se garanta a otimização das etapas que compõem o fluxo da carga.

Para que essa Procuradoria tenha conhecimento da dimensão e da complexidade operacional da malha aérea que a ECT busca contratar por meio do presente certame licitatório, encaminhamos, no Anexo 5, as Fichas Técnicas das linhas que integram o Edital da Concorrência em exame, onde constam as informações e exigências para a contratação de 11 (onze) linhas das 25 (vinte e cinco) atualmente existentes.

A rigor, devido à sua expressão financeira, trata-se de um certame em potencial, complexo, de alto caráter competitivo e, por isso, de pluralidade de executantes e sem similaridade no mercado. No entanto, o seu desfecho se acha condicionado à inquestionável justificação técnica, através da qual fique demonstrado que os ganhadores do certame ofereçam à ECT o melhor aproveitamento dos recursos disponíveis no mercado, bem como a expectativa de uma execução operacional nos moldes então estabelecidos, a fim de que se consiga manter uma padronização na qualidade dos serviços e no custo.

Como é do conhecimento dessa Procuradoria, a Rede Postal Noturna – RPN constitui a malha de transporte aéreo contratada pela ECT que permite a interligação entre as capitais e principais cidades do País, em horários definidos pela ECT, em função da necessidade de cumprimento das suas obrigações estatutárias, de forma a garantir o encaminhamento da carga urgente, dentro dos padrões de qualidade estabelecidos, sempre que o transporte efetuado por meio de alternativa mais econômica não possibilitar o atingimento desses padrões.

Historicamente, a sua criação e implantação ocorreram em 1974 e se constituem até hoje em um marco indelével no processo de consolidação da reestruturação dos Correios.

É pertinente que se informe neste contexto que, no início de sua operação, a ECT transportava sua demanda nos porões das aeronaves que operavam vôos regulares de passageiros, sem qualquer confiabilidade no que tangia à regularidade do transporte, pois se dependia da disponibilidade de espaço nos porões das aeronaves e dos horários estabelecidos pelas Companhias Aéreas operadoras dos vôos comerciais.

III – DO MODELO ATUAL DA RPN

A RPN, atualmente, interliga diretamente 29 (vinte e nove) cidades, transportando cartas, malotes e encomendas por meio de 25 (vinte e cinco) linhas, com a participação de 10 (dez) empresas contratadas, conforme tabela a seguir:

Companhia Aérea contratada	Linhas Operadas
Aerotáxi Abaeté Ltda	T
Beta – Brazilian Express Transportes Aéreos Ltda.	F1 e F2
Penna Táxi Aéreo Ltda	BS2, M, R e S
Skymaster Airlines Ltda	A, C, J e SP5
TAF Linhas Aéreas S/A	G e U
TAM Táxi Aéreo Marília Ltda	78691
Total Linhas Aéreas S/A	B, H1, H2, N, SP4 e Z

PROS nº 03/2005 - CN
CPMI CORREIOS
0335
Fis. Nº 3
3823

Trip Transporte Aéreo Regional do Interior Paulista	K1(*), K2(**) e SP3
Varig Logística S/A	I
Skylift Táxi Aéreo Ltda	15011

(*) Subcontratada à Total Linhas Aéreas S/A

(**) Subcontratada à TAF Linhas Aéreas S/A



Os equipamentos que estão sendo utilizados atualmente para a operação das linhas são os seguintes: 13 (treze) aeronaves cargueiras paletizadas, tipo jato, que compõem a malha estrutural da RPN e 17 (dezessete) aeronaves de pequeno porte que operam as linhas com menor demanda de carga (no início do processo de reformulação da malha havia 22 aeronaves de pequeno porte).

Com a configuração atual da malha aérea, a capacidade de carga contratada para a ECT é de 738.700 Kg (setecentos e trinta e oito mil e setecentos quilogramas) por operação diária, ao custo de R\$ 1.718.243,62 (um milhão, setecentos e dezoito mil, duzentos e quarenta e três reais e sessenta e dois centavos) por dia, o que representa o custo médio de R\$ 2,33 (dois reais e trinta e três centavos) por quilograma contratado.

IV – DA CONCORRÊNCIA 006/2004 – CEL/AC

A ECT deu início ao processo licitatório mediante a realização de Audiência Pública em 20/07/2004, conforme determina o Artigo 39 da Lei 8.666/93.

Conforme documentação constante do Anexo 6, o objetivo maior e imprescindível da Audiência era receber sugestões sobre a contratação de transporte aéreo de carga da ECT, para subsidiar a elaboração do Edital.

No curso da Audiência Pública, várias informações foram prestadas aos participantes. Dentre elas, pela sua importância no contexto, destacou-se a possibilidade de a ECT promover o início dos serviços no prazo de até 30 (trinta) dias após a homologação da licitação, conforme se verifica no Anexo 6. Este prazo é similar ao fixado no edital da Concorrência em comento que é de até 20 (vinte) dias após a assinatura do contrato, conforme subitem 11.9 do Edital (Anexo 7). Outrossim, os participantes também foram informados de que não seria permitida a subcontratação para aeronaves cargueiras paletizadas.

Como de praxe, durante a Audiência foi concedido tempo para que todos os participantes se manifestassem a respeito das informações que foram apresentadas, solicitando que registrassem por escrito as suas sugestões. É mister salientar que toda a reunião da Audiência Pública foi gravada em fita de áudio, estando, se necessário, disponível a essa Procuradoria.

Ato contínuo, foram apresentados diversos questionamentos e sugestões por parte dos participantes. Todavia, nenhuma observação foi relevada com relação à exiguidade do prazo para início das operações.

No tocante à subcontratação, apenas surgiu nessa oportunidade o questionamento por parte da empresa TAM Linhas Aéreas S/A, no seguinte sentido:

“Como será tratada pela ECT, a condição para subcontratação de aeronaves cargueiras paletizadas. A princípio será possível?”.

A resposta dada aos presentes e demais interessados, já que a Ata da Audiência (Anexo 6) foi publicada no site da ECT, foi a seguinte:



“No caso das aeronaves paletizadas não será admitida a subcontratação, salvo nos casos de manutenção obrigatória, pane na aeronave, parada para realização de check, condições em que o próprio contrato prevê a operação com aeronave subcontratada. Nestes casos, a subcontratação não poderá exceder 30 dias corridos ou 60 dias alternados”.

Reforça-se que o esclarecimento então prestado não sofreu na oportunidade qualquer questionamento ou contestação.

Após ouvidas todas as sugestões e prestados os esclarecimentos pertinentes, ainda foi aberto o prazo até o dia 26/07/04, ou seja praticamente 7 dias, para que os interessados ainda pudessem, caso lhes conviesse, encaminhar à Comissão, via e-mail, sugestões ou dúvidas sobre a minuta do Edital, podendo, também, solicitar nessa assentada outros esclarecimentos.

Vencidos o prazo concedido pela ECT e todos os trâmites legais, e considerando a ausência de qualquer manifestação pelo mercado sobre as condições definidas pela Empresa, foi publicado, em 25/10/2004, o Edital da Concorrência 006/2004/CEL/AC (Anexo 7), estabelecendo o dia 25/11/04, para a apresentação da documentação de habilitação e das propostas econômicas.

Apesar do tempo transcorrido entre a data da Audiência Pública e a prevista para o recebimento dos documentos de habilitação e das propostas econômicas, apenas foi protocolado o pedido de impugnação, deduzido através de requerimento, aos termos do Edital pela empresa TRIP Transporte Aéreo Regional do Interior Paulista (Anexo 8), o que foi feito às 16:30 horas do dia 23/11/2004, depois do segundo dia útil que antecedeu a abertura dos envelopes de habilitação, em dissonância com o que estabelece o § 2º do art. 41, da Lei nº 8.666/93.

Apesar da intempestividade do Pedido de Impugnação, este foi objeto de análise pelo Departamento Jurídico da ECT, que expediu a Nota Jurídica (Anexo 9) na qual concluiu pela improcedência das razões aduzidas pelo impugnante, orientando no sentido de dar curso normal ao certame.

A empresa foi notificada da improcedência do Pedido de Impugnação por meio de carta (Anexo 10), no dia 24/11/2004.

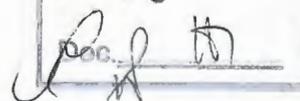
Logo, o Edital publicado pela ECT, a toda prova, apresenta absoluta coerência com os aspectos abordados na Audiência Pública e visa, sobretudo, à correção das deficiências do modelo atual da RPN, buscando o equacionamento necessário a uma execução segura, ágil e ininterrupta. A título de esclarecimento, relacionamos, de forma resumida, os principais tópicos do Edital que buscam sanar as deficiências do modelo atual:

Deficiências do modelo atual	Medidas saneadoras
Saturação dos principais trechos das linhas que compõem a malha da RPN, inviabilizando o embarque, nas aeronaves contratadas, de toda a carga captada nas Agências dos Correios, levando à perda na qualidade da prestação dos serviços e a um incremento diário de custos da ordem de R\$ 28.500,00 resultantes do pagamento de peso adicional transportado nas linhas contratadas e da utilização da Viação Aérea Comercial.	Adequação da quantidade de paletes contratados à demanda de carga nos trechos saturados.

RQS nº 02/2005 - CN
CPMI - CORREIOS

0337

3623-5



Despadronização de contratos com diferentes regras de pagamento e de aplicação de multas e modelos de gestão diferenciados (compartilhamento de paletes, obrigatoriedade de oferta de disponibilidade superior à contratada, cláusulas rescisórias, regras de subcontratação, entre outros).	Contratos idênticos para todas as linhas operadas com cargueiros paletizados.
Saturação do Terminal de Carga de Guarulhos, que apresenta sua capacidade esgotada em função da área disponível insuficiente e da impossibilidade de expansão, comprometendo a operação atual, cuja situação pode ser agravada se o aquecimento da economia mantiver a tendência atual, haja vista que o crescimento macroeconômico tem reflexo direto na demanda pelos serviços dos Correios.	<ul style="list-style-type: none">- Centralização da linha que atende Belo Horizonte no aeroporto do Galeão.- Paletização da carga originada /destinada a Campo Grande e Londrina.- Diminuição da quantidade de aeronaves que operam no terminal.- Redução em 30% do manuseio de carga a granel.

163
F.S.
LDBA
R.V.

Adicionalmente, informamos ainda que o número de aeronaves cargueiras paletizadas de toda a RPN passa de 13 (treze) para 11 (onze) e que a quantidade de aeronaves não paletizadas passa de 17 (dezessete) para 15 (quinze). Por sua vez, a capacidade de carga contratada que é de 738.700 Kg (setecentos e trinta e oito mil e setecentos quilogramas) passará para 1.281.200 Kg (um milhão duzentos e oitenta e um mil e duzentos quilogramas), propiciando o transporte integral da carga confiada à ECT, tudo isso consentâneo com uma relação de custo-benefício satisfatória aos interesses da Empresa, na condição de entidade pública. Tanto é que a nova configuração da malha remete a um custo médio por quilo contratado de R\$ 1,11 (um real e onze centavos), contra R\$ 2,33 (dois reais e trinta e três centavos) em vigor. Quando da elaboração do projeto, tomou-se como tônica principal, a não elevação dos custos praticados com o transporte aéreo de cargas da ECT. Isto ficou absolutamente caracterizado após a abertura das propostas econômicas.

V – DO MÉRITO

Da leitura dos terceiro e quarto parágrafos do Ofício nº 58/2005/JA/PRDF, pode-se concluir que Vossa Excelência identificou a necessidade de aprofundamento das investigações para verificar eventual ato ilícito na Concorrência 006/2004, tomando por base o documento elaborado pela área técnica do Tribunal de Contas da União (TCU).

Assim, para que possamos objetivamente demonstrar a lisura e transparência na condução do referido certame, estruturaremos este Ofício de forma a podermos oferecer resposta a cada ponto elencado no relatório do TCU.

Inicialmente, consideramos oportuno destacar que a empresa TRIP apresentou Representação junto ao Tribunal de Contas da União em 23/11/2004, conforme se pode verificar no Anexo 11 ao presente Ofício, requerendo a concessão de medida liminar determinando a não realização da reunião de licitação que estava prevista para ocorrer em 25/11/2004. Aquele Tribunal, diligentemente, por meio de Ofício datado de 25/11/2004 (Anexo 12) notificou a ECT para manifestar-se acerca da Representação. Por seu turno, a ECT enviou ao TCU os Ofícios 01 e 02/2004 – CC 006/2004 – CEL/AC (Anexo 13) datados, respectivamente, de 03/12/2004 e de 07/12/2004. De posse dessa documentação, o TCU julgou a Representação apresentada pela

03/12/2005 - CN
CPM - CORREIOS
Fls. N. 0338
6
0231

TRIP, ocasião em que, em 15/12/2004, emitiu o ACÓRDÃO Nº 2.106/2004 – TCU – Plenário (Anexo 1), no qual deliberou pelo arquivamento da Representação.

Apesar da decisão do TCU, a empresa TRIP apresentou Pedido de Reexame junto ao TCU em 24/01/2005 (Anexo 14) requerendo a concessão de liminar para suspender a assinatura dos contratos originários da Concorrência 006/2004. Os argumentos utilizados pela TRIP em muito se assemelham aos já apresentados na primeira Representação. Deve-se observar que a área técnica do TCU expediu relatório (Anexo 15) concordando com a concessão da liminar apenas em 21/02/2005, ou seja, quase 30 dias após a data em que a TRIP protocolou o seu Pedido. Entretanto, mesmo tendo decorrido prazo tão elástico, a área técnica do TCU em nenhum momento solicitou informações à ECT de maneira a que pudesse formar o seu juízo.

V.1 - Da estrutura do relatório do TCU datado de 21/02/2005

A área técnica do TCU fundamentou o seu parecer favorável à concessão da liminar para suspensão da assinatura dos contratos originários da Concorrência 006/2004 alicerçado em um suposto “risco de grave lesão ao erário”. Justificou seu parecer com base nas seguintes alegações:

a) restrição à competitividade devido às seguintes situações:

- a.1) exigência de apresentação de Certificado de Matrícula e de Aeronavegabilidade;
- a.2) limitação à subcontratação temporária, da vedação à apresentação de “protocolo de entrega” ou “solicitação de documento” e da não previsão de “leasing” condicional;
- a.3) não caracterização da urgência para início da prestação dos serviços;
- a.4) especificação da capacidade de carga e exigência de uma só aeronave por trecho;
- a.5) as vencedoras da Concorrência são as mesmas empresas que já operam linhas da RPN.

b) sobrepreço apurado em outras concorrências/pregões atuais da ECT;

c) solução de continuidade na prestação de serviços decorrente do comprometimento das aeronaves das vencedoras em outras licitações da ECT;

d) indenizações por rescisão contratual.

V.2. Das alegações de restrição à competitividade

V.2.1 – Da alegação de restrição à competitividade devido à exigência de apresentação de Certificado de Matrícula e de Aeronavegabilidade

Insurge-se a empresa Representante contra as exigências de documentos relativos à qualificação técnica, constantes do subitem 1.4. do Anexo 4 do Edital, a seguir transcrito, por entenderem que, de certa forma, restringem a competição como um todo.

“...

1.4. DOCUMENTOS RELATIVOS À QUALIFICAÇÃO TÉCNICA:

RQS nº 03/2005 - CN
CPMI - CORREIOS
Fls. Nº 0339
7
3023
Det. [assinatura]

165

a) Certificado de Propriedade, Contrato de Arrendamento Mercantil, Contrato de Arrendamento Operacional ou outro tipo de contrato de aquisição ou locação que garanta a posse ou a disponibilidade da(s) aeronave(s), no prazo definido para início das operações (item 11.9. do Edital), com capacidade e especificações que atendam as exigências consignadas nas Fichas Técnicas das linhas constantes do Anexo 1 deste Edital, bem como durante toda a vigência contratual.

a.1) Para cada aeronave indicada ao atendimento do presente Edital, deverão ser apresentados o **Certificado de Matrícula e o Certificado de Aeronavegabilidade**, emitidos pelo Departamento de Aviação Civil – DAC, onde possam ser constatados o(s) proprietário(s) e o(s) operador(es) atuais da(s) aeronave(s).

a.2) não se admitirá nenhuma modalidade de contrato de arrendamento, locação ou qualquer outro tipo de contrato que garanta a posse ou disponibilidade da(s) aeronave(s), por parte da(s) licitante(s), celebrado com empresas enquadradas em quaisquer das hipóteses previstas no subitem 2.2 do Edital ou que não atendam as exigências estabelecidas no subitem 1.3 deste Anexo.

b) Certificado de Homologação de Empresa de Transporte Aéreo – CHETA, expedido pelo Departamento de Aviação Civil (DAC), nos termos do Art. 66, § 1º do Código Brasileiro de Aeronáutica, que comprove habilitação da empresa licitante para operar a(s) aeronave(s) adequada(s) à(s) linha(s).

b.1) Especificações Operativas expedidas pelo DAC que comprovem a autorização da empresa licitante para operação da(s) aeronave(s), segundo o(s) modelo(s) e marca(s), capacidade(s) e quantidade(s) necessária(s) a atender às exigências consignadas nas Fichas Técnicas das linhas constantes do Anexo 1, bem como das demais exigências do presente Edital.

c) Atestado de Capacidade Técnica que comprove a capacidade da licitante de efetuar o transporte de carga em quantidade e características semelhantes ao serviço licitado, conforme modelo constante do Anexo 6.

1.4.1. Não será admitida a apresentação de “protocolo de entrega” ou “solicitação de documento” em substituição aos documentos acima citados.

.....”(grifou-se)

Reclama a Representante que, para participar da Concorrência, teria necessariamente de possuir aeronaves internalizadas, ou seja, disponíveis em seus hangares. Porquanto, solicita a alteração do Edital, fazendo constar a concessão de um prazo não inferior a 180 dias para importarem as aeronaves necessárias do exterior, e mais, fazendo constar do Edital a possibilidade de subcontratação de outras empresas até que cheguem as aeronaves. Alega, ainda, que as aeronaves existentes no Brasil são antieconômicas e que, se fosse concedida a oportunidade de trazer modelos mais modernos, eficientes e de menor custo operacional, as propostas poderiam conter valores significativamente menores, o que importaria maior economia ao erário.

É importante destacar que os documentos solicitados por meio da alínea “a” do subitem 1.4 do Edital **não exigem a obrigatoriedade de os licitantes serem proprietários de aeronaves**. Poderiam arrendar as aeronaves, desde que de empresas regulares do ponto de vista fiscal (alínea a.2), e **demonstrar**, por meio de contrato, que terão **a posse** dos equipamentos no prazo definido para o início das operações e durante a vigência contratual.

REGISTRO - CN
CPMI - CORREIOS
0340
Fls. Nº 8
3023
De: [assinatura]

Constata-se que não houve exigência prévia de propriedade da aeronave, nem tampouco se exigiu que o operador dispusesse, no momento da licitação, da aeronave em solo brasileiro.

A ECT, por meio das alíneas “a.1”, “b” e “b.1” do subitem 1.4, solicitou a apresentação de **Certificado de Matrícula, Certificado de Aeronavegabilidade, Certificado de Homologação de Empresa de Transporte Aéreo e Especificações Operativas**.

Segundo o Departamento de Aviação Civil (DAC), para que uma empresa possa efetivamente operar vôos são documentos imprescindíveis:

1. **Certificado de Homologação de Empresa de Transporte Aéreo (CHETA)** – este documento certifica que a empresa cumpriu as normas, requisitos, regulamentos e padrões estabelecidos pelo DAC para a homologação de empresa de transporte aéreo, estando seu detentor autorizado a operar como empresa aérea segundo as regras e procedimentos estabelecidos no Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica (RBHA), sujeitando-se às limitações estabelecidas nas Especificações Operativas aprovadas.
2. **Certificado de Matrícula** da aeronave – este documento caracteriza a existência de aeronave cadastrada junto à autoridade aeronáutica brasileira.
3. **Certificado de Aeronavegabilidade** da aeronave – este documento assegura que a aeronave encontra-se em condições técnicas de operar.
4. **Especificações Operativas** – este documento resume todas as autorizações concedidas a uma determinada empresa aérea. Por meio deste documento é possível verificar se a empresa exploradora do serviço de transporte aéreo está autorizada a operar determinado tipo de atividade, a saber: transporte de cargas, transporte de passageiro etc.

O Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei 7.565 de 19 de dezembro de 1986) em seu artigo 114 e parágrafos determina que:

“ Art. 114. Nenhuma aeronave poderá ser autorizada para o vôo sem a prévia expedição do correspondente certificado de aeronavegabilidade que só será válido durante o prazo estipulado e enquanto observadas as condições obrigatórias nele mencionadas (arts. 20 e 68, § 2º)”

“§ 1º São estabelecidos em regulamento os requisitos, condições e provas necessárias à obtenção ou renovação do certificado, assim como o prazo de vigência e casos de suspensão ou cassação”

“§ 2º Poderão ser convalidados os certificados estrangeiros de aeronavegabilidade que atendam aos requisitos previstos no regulamento de que trata o parágrafo anterior, e às condições aceitas internacionalmente”

Pode, então, Vossa Excelência observar que no subitem 1.4 do Anexo 4 do Edital em comento a ECT solicitou tão-somente **documentos que possuem vinculação direta com a prestação do serviço** que se pretende contratar, não exigindo documentos que não mantivessem nexos com o objeto da licitação.

A documentação exigida no Edital é a necessária para que a ECT possa iniciar os serviços objeto da licitação no prazo definido no Edital, que é de até 20 (vinte) dias após a assinatura do contrato. Se não constasse essa exigência, não haveria condições de garantir o início da prestação dos serviços no prazo requerido.

Processo nº 02/2005 - ON
CPMI - CORREIOS
Fls. Nº 0341
9
3823
Dee. [assinatura]

É importante ressaltar que o prazo de início da prestação do serviço estabelecido no Edital está em conformidade com o rol de medidas saneadoras relatado no quadro existente no Item IV do presente documento.

Os documentos exigidos no subitem 1.4 do Anexo 4 do Edital vêm sendo usualmente exigidos pela ECT nas licitações do gênero já ocorridas e em ocasião nenhuma foram pretextados. Invariavelmente, compõem-se esses documentos de uma exigência básica e fundamentalmente necessária para que qualquer empresa do ramo de transporte aéreo demonstre, por meio idôneo, cabais condições operacionais de prestar os serviços objeto da contratação, sem acarretar, após a assinatura do contrato, transtornos ou postergação de responsabilidade, principalmente levando-se em conta a não admissibilidade de subcontratação. Não há, portanto, nesse certame, nenhuma inovação, diferentemente do que alega a Recorrente.

A bem da verdade, a ECT vem mantendo as mesmas exigências relativas à qualificação técnica desde o Pregão 045/2001. A partir desse Pregão até o de número 106/2003, consta dos Editais a exigência de apresentação das **Especificações Operativas** das aeronaves a serem disponibilizadas para a prestação do serviço de transporte aéreo.

Ora, a condição essencial para que o Departamento de Aviação Civil – DAC expeça a Especificação Operativa relacionando determinada aeronave é a de que haja o Certificado de Matrícula correspondente. Claro está que se encontra implícita a exigência nos editais anteriores. A partir de 2004, tornamos tal exigência explícita. Para maior clareza, constam do anexo 16 todos os editais publicados pela ECT desde dezembro/2001, que têm por objeto a contratação de serviço de transporte de carga para a RPN.

No fundo, tem o licitante a obrigação de demonstrar sua disponibilidade operativa no momento da licitação, principalmente para que a ECT se certifique de que, na prática, o objeto da licitação será realizado satisfatoriamente. Consabidamente, sem a disponibilidade de aeronaves frustra-se, por completo, a viabilidade prestacional ou executória.

Está caracterizado que a disponibilidade de aeronaves no mercado brasileiro em quantidade suficiente para atender ao certame fica implícita, quando observamos a insistência do Representante em reivindicar que a ECT admita no Edital a possibilidade de subcontratação. Ora, se os licitantes podem subcontratar os serviços é porque existe no mercado quem os execute.

Embora possa até parecer a essa Procuradoria que tal procedimento ora praticado pela ECT venha tergiversar o espírito do art. 30, VI da Lei das Licitações, em verdade, não se trata, de exigência desarrazoada como salienta a empresa na sua Representação. Trata-se, isso sim, de uma questão que se acha amparada pelos documentos obrigatórios já citados e regulamentada pela autoridade aeronáutica competente, de forma a assegurar que os vencedores da licitação terão condições de iniciar as operações no prazo previsto. O artigo acima citado possibilita à empresa contratante cercar-se de garantias mínimas para que o contrato seja executado nas condições estabelecidas no Edital. A ECT nada mais fez do que se utilizar dessa prerrogativa.

Como fartamente informado pela Representante, o processo de internação de aeronaves demanda um tempo não inferior a 180 (cento e oitenta) dias. Ora, este tempo é absolutamente incompatível com o prazo estipulado no Edital para início das operações (até 20 dias após a assinatura do contrato). Ademais, os licitantes não têm como garantir a internação de aeronaves no prazo mencionado ou em qualquer outro, pois esse procedimento não depende apenas deles, já que envolve diversos órgãos em âmbito nacional e internacional. E é por essa razão que a Representante refere-se sistematicamente a “prazos **mínimos** de 180 dias”, sem, entretanto, estipular um limite máximo.

167

PROCESO 02/2005 - CN
CPM - CORREIOS

0342

Fls. Nº

3023 10

Doc.

A ECT, Senhor Procurador, não tem o direito de colocar em risco toda a estrutura montada para prestar um serviço de qualidade à população em função de alegações infundadas por parte de um ou de outro licitante que quer fazer prevalecer o interesse particular sobre o interesse público.

Sobre este ponto, é importante externarmos nossa estranheza com a afirmação da Representante de que se lhe fosse dada oportunidade poderia trazer equipamentos mais modernos, com custos operacionais menores, com conseqüente benefício para o Erário. Aquela empresa tem um dos contratos firmados com a ECT desde outubro de 2000. Pelo fato de o edital então publicado permitir a subcontratação, a Representante, desde então, subcontrata integralmente os serviços. Ressalte-se que as aeronaves que estão operando o contrato são idênticas às que ela condena (B-727-200 e B-737-200). Desde o início da vigência contratual, aquela empresa não manifestou qualquer intenção de substituir as aeronaves por ela consideradas obsoletas. Sobre este aspecto, é importante ressaltar que pode ser considerado compreensível o posicionamento protelatório da Representante quanto à assinatura dos contratos, pois, conforme contratos de sublocação que constam do Anexo 17, a mesma está auferindo uma receita mensal de 7,5% (sete e meio por cento) sobre o valor bruto apurado, sem qualquer interferência e responsabilidade na operação, o que representa em termos financeiros a quantia média mensal de R\$ 163.000,00.

Ademais, é mister destacar que o custo de operação não é o único componente do preço ofertado pelos licitantes. É sabido que aeronaves mais modernas têm um custo de aquisição ou arrendamento muito maior que os modelos mais antigos. É, portanto, temerário afirmar que se houvesse possibilidade de trazer aeronaves mais modernas os custos para o Erário seriam menores. Outra questão que deve ser considerada é a da disponibilidade deste tipo de equipamento no mercado mundial.

A Concorrência em curso, entre outros objetivos, visa eliminar a existência de intermediários na operação, buscando a redução de custos para a Administração.

Para demonstrar a incoerência dos argumentos apresentados pela Representante, demonstramos abaixo os resultados auferidos, apenas com relação às linhas atualmente contratadas com a empresa TRIP.

Atualmente, no contrato 10.496/2000, a ECT paga, por operação, para a execução da linha K2 (Goiânia/São Paulo/Goiânia) o valor de R\$ 43.910,28, para uma capacidade contratada de 19.000 Kg (Anexo 18). Com a contratação do item 10 da Concorrência 006/2004 (Linha 74011 – Goiânia/São Paulo/Goiânia), cujos percursos e horários são absolutamente iguais aos hoje contratados, a ECT pagará, por operação, o valor de R\$ 40.582,22, para uma capacidade de 30.000 Kg (Anexo 26). Isso representa uma economia anual de R\$ 878.607,84, sem se levar em consideração o incremento da capacidade contratada, que é de 58%. O valor por operação obtido na Concorrência é 7,5% inferior ao atualmente praticado.

Ainda com relação ao contrato 10.496/2000, a ECT paga, por operação, para a execução da linha K1 (Belo Horizonte/São Paulo/Belo Horizonte) o valor de R\$ 55.080,44, com uma capacidade contratada de 39.000 Kg e um tempo de voo de duas horas, ou seja, o valor por hora de voo da linha é de R\$ 27.540,22. Na reformulação em curso, o trecho Belo Horizonte/São Paulo/Belo Horizonte está sendo alterado, em conformidade com os princípios divulgados na Audiência Pública, dentre os quais se destaca o de redução da centralização de carga no Terminal de Cargas de Guarulhos. Para tanto, a centralização da carga de Belo Horizonte foi transferida para o Terminal de Cargas do Galeão. Na licitação, o preço por hora de voo obtido para as linhas que executarão esse trecho (itens 4 e 5 da licitação) foi de R\$ 22.522,52, com uma

Fis. Nº

0343

11

3623

capacidade contratada de 48.000 Kg (Anexo 26). O valor por hora voada obtido na Concorrência é 18% inferior ao atualmente praticado.

Ainda quanto aos princípios que nortearam a reformulação da malha, conforme relatado na Audiência Pública, está o de redução do manuseio de pequenos unitizadores no Terminal de Cargas de Guarulhos. Atualmente as linhas que executam os trechos de Campo Grande/São Paulo/Campo Grande (Contrato 11.709/2003 celebrado com a TRIP – Anexo 18) e Londrina/São Paulo/Londrina (Contrato 10.868/2001 celebrado com a Total Linhas Aéreas – Anexo 18) são operados com aeronaves cargueiras não paletizadas, levando o Terminal de Guarulhos a manusear em torno de 22.000 Kg de carga a granel por dia. Na configuração proposta (item 11 da licitação), há a substituição dessas aeronaves não paletizadas por uma paletizada com maior capacidade de carga (30.000 Kg contratados) efetuando o trajeto Campo Grande/Londrina/São Paulo/Londrina/Campo Grande, conferindo ao Terminal de Guarulhos maior produtividade por tratar com carga paletizada. O custo atualmente praticado com a soma das duas linhas é de R\$ 56.665,00, por operação. Com a implantação da linha do item 11, a ECT pagará o valor de R\$ 41.693,83 por operação (Anexo 26), representando uma economia anual de R\$ 3.952.388,80, sem se levar em consideração o incremento de 36% na capacidade de carga contratada. O valor por operação obtido na Concorrência é 26% inferior ao atualmente praticado.

V.2.2 – Da alegação de restrição à competitividade devido à limitação à subcontratação temporária, da vedação à apresentação de “protocolo de entrega” ou “solicitação de documento” e da não previsão de “leasing” condicional

Com relação à restrição colocada pela Representante quanto à não permissão de subcontratação, permitimo-nos colocar que esta é uma prerrogativa legalmente atribuída à Administração, e decorre da discricionariedade do administrador em permitir a transferência parcial ou total do serviço conforme atenda ou não o interesse público envolvido.

De fato, o Edital veda a subcontratação nos seguintes termos (subitem 2.4 do Edital):

“2.4. Não será permitida a subcontratação ou transferir ou ceder a terceiros a execução dos serviços desta licitação, exceto para o atendimento a eventual(ais) parada(s) da(s) aeronave(s) utilizada(s) na prestação dos serviços, em face do cumprimento das manutenções programadas ou para a execução de reparos decorrentes de acidentes, força maior ou qualquer outro motivo justificado, mediante prévia e expressa autorização da Contratante. A referida subcontratação não poderá exceder, durante a vigência contratual, a 30 (trinta) dias corridos e/ou 60 dias alternados.”

A empresa argumenta, com base no art. 72 da Lei n.º 8.666/93, que é vedado à Administração restringir a subcontratação na licitação. Tal argumento, além de desprovido de qualquer razoabilidade, colide com expressa disposição legal da lei 8.666/93, bem como, nega princípios básicos do Direito Administrativo e do Direito Civil pelo qual o contratante não é obrigado a aceitar um terceiro na relação contratual se assim não foi expressamente permitido.

Em relação à subcontratação a Lei 8.666/93, dispõe em seu art. 78, VI:

Art.78. Constituem motivo para rescisão do contrato:

I - o não cumprimento de cláusulas contratuais, especificações, projetos ou prazos;

II - o cumprimento irregular de cláusulas contratuais, especificações, projetos e prazos;



(...)

VI - a subcontratação total ou parcial do seu objeto, a associação do contratado com outrem, a cessão ou transferência, total ou parcial, bem como a fusão, cisão ou incorporação, não admitidas no edital e no contrato;

(...)

O texto da lei, ao estabelecer que a subcontratação constitui motivo para a rescisão do contrato, quando não admitida no Edital, deixa claro que a admissão ou não da subcontratação é uma exigência que pode ser exercitada pelo administrador.

De fato, a lei neste ponto assegura ao administrador a discricionariedade administrativa para, segundo as peculiaridades do caso concreto, autorizar ou vedar a subcontratação total ou parcial do objeto da licitação.

Em síntese, essa faculdade conferida pela lei se justifica de forma mais clara em duas hipóteses: a) nos serviços em que há pessoalidade do prestador do serviço, b) ou nos casos em que os serviços exigem alta responsabilidade contratual como o cumprimento de prazos, sigilo do serviço, transporte de bens etc..

Com efeito, o serviço postal em geral, em especial o serviço de entrega de cartas, é marcado por um regime de direito público em que a ECT é obrigada por lei a manter com regularidade, continuidade e generalidade, bem como proteger o sigilo da correspondência e zelar pelo transporte dos objetos postais de forma segura e adequada. Além desses fatores o transporte aéreo é balizado por um conjunto de componentes que envolve a responsabilidade da empresa de aviação quanto às condições da aeronave, qualificação e treinamento de tripulação, observância das normas sobre aviação civil, zelo pela guarda e transporte dos objetos etc.

Nesse contexto, a vedação à subcontratação é absolutamente coerente e compatível com as exigências do bom senso e razoabilidade, e na verdade demonstra a atenção da administração na proteção do interesse público e eficiência na prestação do serviço postal. Pois, seria absurdo que a contratante fosse compelida a aceitar a prestação do serviço por um terceiro que sequer participou da licitação e que não possui qualquer ligação contratual com a ECT, e portanto dificilmente poderia ser responsabilizada diretamente pela prestação deficiente do serviço.

Ainda assim, com base na lei (o art. 72 da Lei 86.666/93 permite que o contratante estipule as hipóteses nas quais será admitida a subcontratação) e sempre tendo em vista as peculiaridades do transporte aéreo e a manutenção da continuidade e regularidade na prestação do serviço da presente licitação, o edital permite a subcontratação em casos como no atendimento a eventuais paradas da aeronave em face do cumprimento das manutenções programadas ou para a execução de reparos decorrentes de acidentes, força maior ou qualquer outro motivo justificado, mediante prévia e expressa autorização da contratante.

Assim, além de evitar-se a subcontratação, fato que não atende os interesses da ECT, mas permitida somente nas hipóteses elencadas no edital, demonstra que o edital contém regramento dotado de razoabilidade e compatibilidade com as peculiaridades do transporte aéreo (paradas obrigatórias e etc.). O que permite, inclusive, que empresas com poucas aeronaves e impossibilitadas de substituir rapidamente as aeronaves paradas para reparo ou revisão, possam participar da presente licitação pois já estão cientes que poderão subcontratar para estes eventos sem a necessidade de ruptura contratual.

Ou seja, o que se pretende é que a subcontratação seja a exceção e não a regra na prestação do serviço de transporte dos objetos postais.

190

não a regra na CN	
CPMI - CORREIOS	
0345	
Fis. Nº	13
3025	
Dec.	

171

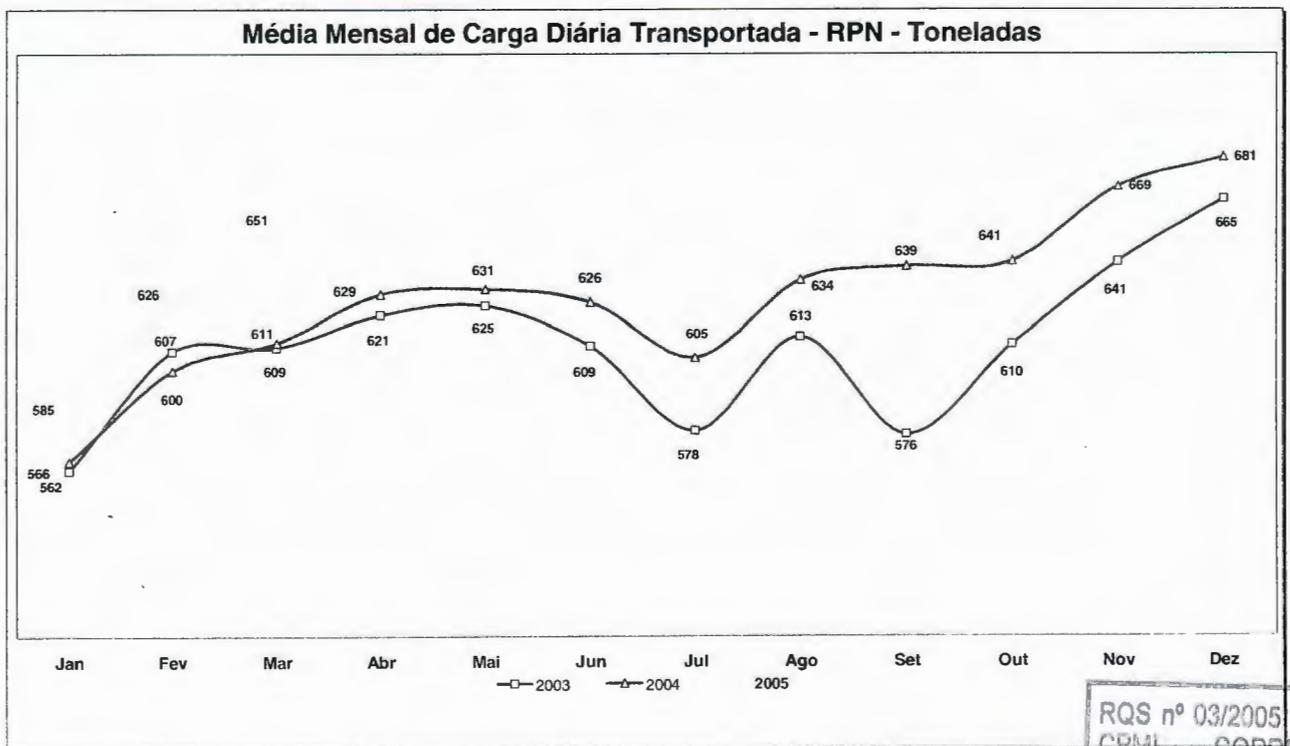
Por outro lado, se a própria Representante reivindica a possibilidade de subcontratar por um período mínimo de 180 dias, a mesma está admitindo que o mercado aéreo nacional tem condições de oferecer os equipamentos demandados no Edital. Não há porque, portanto, contratar um intermediário, já que, em condições normais, a contratação direta do operador representará um custo seguramente menor para a Administração.

V.2.3 – Da alegação de restrição à competitividade devido a não caracterização da urgência para início da prestação dos serviços

O relatório produzido pela área técnica do TCU alega que não ficou caracterizada a “urgência” na implementação da nova malha de transporte aéreo e que se há, atualmente, saturação da malha, esta decorre da falta de planejamento da ECT ao longo dos anos. Em se caracterizando a urgência, entende a área técnica do TCU que a ECT deveria ter efetuado a contratação por dispensa de licitação, com fulcro no art. 24, inciso IV, da Lei 8.666/93. O relatório cita, ainda, que a ECT já efetuou contratação com base nesse dispositivo legal, como foi o caso da Dispensa de Licitação 001/2001.

Permitimo-nos discordar frontalmente das alegações constantes do relatório em apreço, quanto à falta de planejamento da ECT na condução de suas atividades. O tráfego postal encontra forte correlação com as condições macro-econômicas do País. Assim, uma vez caracterizada a tendência de crescimento da economia brasileira em 2004, a ECT tratou de reestruturar a sua malha de transporte aéreo, de forma a atender não somente à demanda existente naquele momento, mas também aquela que adviria do aquecimento do mercado.

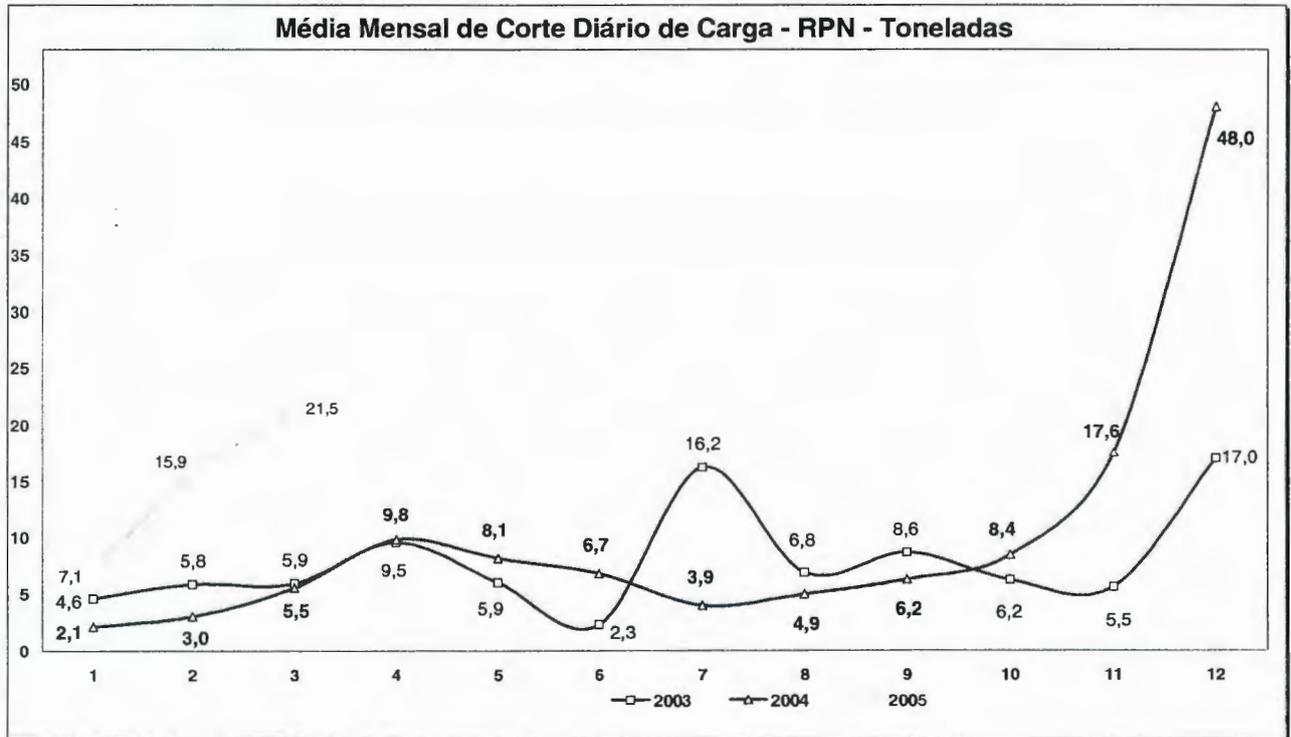
O gráfico a seguir apresenta o comportamento da evolução da carga transportada pela Rede Postal Noturna no período de 2003 a 2005. Fica patente o crescimento da carga, ensejando a necessidade de reformulação da malha de transporte.



RQS nº 03/2005 - CN
 CPMI - CORREIOS
 0346
 Fls. Nº _____
 14
 3823
 Doc. _____

170

Como consequência do crescimento da carga e da manutenção da capacidade instalada, diariamente a ECT deixa de embarcar nas aeronaves executantes das linhas da RPN toneladas de carga, que, de uma forma geral, são escoadas nos vôos regulares de passageiros, chegando nos destinos em horários não compatíveis com a distribuição domiciliária, comprometendo ainda mais a qualidade quando os porões das aeronaves não comportam toda a carga de corte da RPN. O gráfico a seguir apresenta o comportamento crescente do “corte” médio diário de carga na Rede Postal Noturna.



No sentido de sanar essa questão, além dos aspectos abordados no item IV do presente Ofício, após estudos levados a cabo pela área técnica da ECT, foi constituída Comissão Especial de Licitação, a qual ainda em 20 de julho de 2004 realizou Audiência Pública, conforme preconiza o art. 39 da Lei 8.666/93. Na referida Audiência participaram 13 empresas, dentre as quais encontrava-se a empresa TRIP.

Naquela oportunidade, conforme já relatado, a ECT indicou sua intenção de iniciar a prestação do serviço no prazo de até 30 (trinta) dias após a homologação da licitação, conforme se verifica no Anexo 6. Este prazo é similar ao fixado no edital da Concorrência em comento que é de até 20 (vinte) dias após a assinatura do contrato, conforme subitem 11.9 do Edital (Anexo 7). A adoção desta medida encontra-se respaldada na obrigatoriedade de a ECT atender aos seus compromissos estatutários.

Fica caracterizada a necessidade de ação imediata do Administrador. Entretanto, não se caracteriza o fundamento constante do art. 24, inciso IV, da Lei de Licitações.

Sobre o procedimento de contratação denominado Dispensa de Licitação 001/2001, citado no relatório do TCU, este deveu-se ao fato de que linhas da RPN eram executadas com aeronaves da empresa Transbrasil e que essas aeronaves deixaram de operar, como é de notório conhecimento.

RQS nº 03/2005 - CN
 CPMI - CORREIOS
 0347
 Fls. Nº 15
 3623
 Doc.

No caso da Concorrência 006/2004 temos uma ação decorrente de planejamento, com necessidade de início das operações em tempo não elevado. No caso da Dispensa de Licitação 001/2001 temos uma situação de descontinuidade abrupta da prestação do serviço, ensejando a necessidade de retomada imediata. Tratam-se, portanto, de situações absolutamente distintas.

V.2.4 – Da alegação de restrição à competitividade devido à especificação da capacidade de carga e exigência de uma só aeronave por trecho

O relatório da área técnica do TCU cita que o Edital da Concorrência em questão exige que cada linha seja operada por uma só aeronave da licitante vencedora em cada trecho. Defende que essa exigência seria restritiva e que o importante para que o objeto da licitação fosse executado a contento seria o transporte, no tempo, horários e locais previstos da carga contratada, e não essencialmente a “forma” de realizar tal transporte. Cita, ainda, que a capacidade de carga requerida no edital é muito superior que a necessária para a prestação do serviço. Por fim, sugere que houve direcionamento dos itens 1 e 2 para a empresa Skymaster, do item 3 para a Beta e dos itens 4, 5 e 9 para a Total, pois só existiriam 3 aeronaves DC8 aeronavegáveis para atendimento dos itens 1, 2 e 3, sendo essas pertencentes às empresas Skymaster (2 aeronaves) e Beta (1 aeronave) e só existiriam 3 aeronaves cargueiras B-727, todas pertencentes à Total.

Não há no Edital da Concorrência qualquer menção exigindo que cada linha ou trecho de linha seja operado por apenas uma aeronave. E isso não é de hoje. A própria empresa Trip opera o contrato nº 11.709/2003 (Anexo 18), celebrado em 01/04/2003, na execução da linha SP3, cujo trajeto é Campo Grande / São Paulo / Campo Grande, utilizando-se, para tanto, de 2 (duas) aeronaves em um mesmo trecho. A exemplo dessa situação, temos outras duas linhas, a saber: linha T (Maceió / Salvador / Maceió) e linha U (Natal / Recife / Natal), cujos contratos constam do Anexo 19.

Cumpra esclarecer, porém, que, diferentemente do contido no relatório da área técnica do TCU, a forma de execução do serviço é crucial para a ECT. Admitir-se, por exemplo, a operação de uma linha com aeronave não-paletizada gera conseqüências em todas as unidades de tratamento de carga do País. A utilização, por exemplo, de aeronave não paletizada, implica uma forma específica de fechamento das expedições, de carregamento e descarregamento de caminhões, de manuseio nos terminais de carga, de controle do envio e recebimento, entre outros. A adoção de um ou outro tipo de aeronave (paletizada ou não paletizada) afeta significativamente a produtividade das unidades operacionais da ECT, gerando conseqüentemente impactos no processo de mecanização da carga, com implicação direta no efetivo de pessoal envolvido. Com vistas à minimização de custos, a ECT, nos trechos de menor demanda, faz constar do Edital que a aeronave não precisa ser “OBRIGATORIAMENTE PALETIZADA”. No processo licitatório em pauta estão sendo contratadas aeronaves de grande porte para operar as principais linhas da RPN, motivo por que são exigidas obrigatoriamente aeronaves paletizadas.

Rebatemos, ainda, a afirmação de que a capacidade de carga requerida no Edital é muito maior que a necessária à prestação do serviço. Esclarecemos que a definição da capacidade a ser contratada foi resultante de estudos técnicos da nossa demanda de carga em cada trecho. A afirmação da área técnica do TCU, entendemos, fica comprometida em função de que aquele órgão não solicitou informações relativas à forma de como a ECT obteve os dados necessários para a definição do volume de carga a ser contratada em cada trecho que compõe a malha da RPN, nem tampouco da logística de transporte.

A capacidade de carga requerida foi feita para cada linha tomando-se por base o trecho da linha com a maior demanda de carga. Uma característica da carga da ECT que trafega na



Rede Postal Noturna é a sua baixa densidade. Isso significa que mesmo que não esgotemos a capacidade da aeronave sob o ponto de vista do peso contratado, esgotamos devido ao volume ocupado pela carga. Assim, ao se definir o objeto a ser contratado devem ser levadas em conta, obrigatoriamente, essas duas variáveis: PESO E CUBAGEM da carga.

Para um melhor funcionamento das fases que compõem o processo produtivo da ECT, quanto mais carga puder ser unitizada mais célere será o processo. Essa unitização inicia-se nas unidades de tratamento pelo uso de containeres de dimensões padronizadas, os quais em fase posterior são acondicionados sobre os paletes aeronáuticos. Tais paletes, via de regra, considerando-se a demanda de carga a ser encaminhada para determinado destino, são transportados por caminhões equipados com sistema de roletes, desde a unidade de tratamento até os aeroportos, onde são imediatamente pesados e embarcados nas aeronaves. Essa prática permite uma racionalização no uso de mão-de-obra de manuseio de carga, bem como confere maior segurança à carga, pois ela fica protegida da ação seja de pessoas, seja de intempéries.

O quadro a seguir apresenta, para cada linha objeto da licitação, a quantidade média diária de paletes necessários no trecho de maior demanda, bem como a quantidade de paletes requeridos na licitação em cada item:

Item da licitação	Código da linha	Trajetos da linha	Trecho de maior demanda	Quantidade de paletes necessários no trecho de maior demanda	Quantidade de paletes licitados
1	90601	Porto Alegre / São Paulo / Rio de Janeiro / Salvador / Fortaleza	São Paulo / Rio de Janeiro	18	18
2	60901	Fortaleza / Salvador / Rio de Janeiro / São Paulo / Porto Alegre	São Paulo / Porto Alegre	17	18
3	50011	Recife / Salvador / São Paulo / Salvador / Recife	São Paulo / Salvador e Salvador / Recife	18	18
4	88301	Florianópolis / Curitiba / São Paulo / Rio de Janeiro / Belo Horizonte	Curitiba / São Paulo, São Paulo / Rio de Janeiro e Rio de Janeiro / Belo Horizonte	12	12
5	33881	Belo Horizonte / Rio de Janeiro / São Paulo / Curitiba / Florianópolis	Belo Horizonte / Rio de Janeiro, Rio de Janeiro / São Paulo e São Paulo / Curitiba	12	12
6	69011	Manaus / Brasília / São Paulo / Brasília / Manaus	São Paulo / Brasília	11	13
7	66201	Belém / Brasília / Rio de Janeiro /	Brasília / Rio de Janeiro, Rio de	7	-

RDS nº 03/2005 - CN
 CPMI
 0349
 17
 3623
 Doc.

195

		Brasília / Belém	Janeiro / Brasília e Brasília / Belém		
8	65401	São Luiz / Teresina / Brasília / Salvador / Brasília / Teresina / São Luiz	Brasília / Salvador e Salvador / Brasília	7	7
9	78011	Porto Velho / Cuiabá / Brasília / São Paulo / Brasília / Cuiabá / Porto Velho	São Paulo / Brasília	12	12
10	74011	Goiânia / São Paulo / Goiânia	São Paulo / Goiânia	7	7
11	79011	Campo Grande / Londrina / São Paulo / Londrina / Campo Grande	Londrina / São Paulo e São Paulo / Londrina	7	7

No anexo 20 apresentamos o plano de paletização de todas as linhas objeto da licitação, indicando o espaço de carregamento (palete ou porão) e a origem e o destino da carga. Esse plano constitui a espinha dorsal do planejamento do transporte de transferência da carga. Cada base de tratamento da carga necessita obrigatoriamente respeitá-lo a fim de que no curto intervalo de tempo que a ECT dispõe para efetuar a ligação entre as 29 cidades servidas pela RPN haja a otimização do nosso processo produtivo. É baseado nesse plano de paletização que a ECT consegue cumprir os padrões de qualidade exigidos pelo mercado.

No que concerne à alegação de direcionamento da licitação, essa se mostra infundada, pois a especificação foi feita tomando-se por base aspectos eminentemente técnicos, conforme demonstrado acima e acorreram ao certame 9 empresas, conforme pode ser verificado a seguir, as quais ofereceram cotação para todos os itens licitados:

Item da licitação	Empresas concorrentes
1	Skymaster Airlines Ltda
2	Skymaster Airlines Ltda
3	BETA – Brazilian Express Transportes Aéreos Ltda e Air Brasil Linhas Aéreas Ltda
4	Skymaster Airlines Ltda, Varig Logística S/A e Total Linhas Aéreas S/A
5	Skymaster Airlines Ltda, Varig Logística S/A e Total Linhas Aéreas S/A
6	Skymaster Airlines Ltda, TCB – Transportes Charter do Brasil e BETA – Brazilian Express Transportes Aéreos Ltda
7	Varig Logística S/A, TAF Linhas Aéreas S/A, ATA – Atlântico Transporte Aéreo Ltda e RLA – Rico Linhas Aéreas S/A
8	Varig Logística S/A e TAF Linhas Aéreas S/A
9	Varig Logística S/A, Total Linhas Aéreas S/A
10	ATA – Atlântico Transporte Aéreo Ltda e RLA – Rico Linhas Aéreas S/A
11	ATA – Atlântico Transporte Aéreo Ltda e RLA – Rico Linhas Aéreas S/A

V.2.5 – Da alegação de restrição à competitividade devido ao fato de que as vencedoras da Concorrência são as mesmas empresas que já operam linhas da RPN

RQS nº 03/2005 - CN
 GPM - CORREIOS
 Fls. Nº 0350
 18
 3025

O relatório da área técnica do TCU assevera que mais de uma empresa teria ficado de fora do certame pela imposição de requisitos desnecessários à habilitação.

O fato de empresas que já operam a RPN terem vencido a licitação em nada demonstra a falta de competitividade da licitação. Demonstra apenas que estas habilitaram-se do ponto de vista técnico e legal e apresentaram as menores propostas econômicas. Desta forma, a inferência feita pela área técnica do TCU carece de consistência.

Contrariamente ao que o relatório afirma, observa-se que houve condições de competição entre companhias existentes no mercado. As inabilitações ocorridas decorreram essencialmente em virtude de imperfeições no atendimento a requisitos jurídicos ou fiscais, excetuando-se o caso da empresa RLA – Rico Linhas Aéreas S/A que além desses fatores, também foi inabilitada por questão de natureza técnica. O anexo 21 contém os motivos de inabilitação das empresas participantes do certame.

Das grandes empresas aéreas existentes no mercado, somente a VASP, a TAM e a GOL não participaram do certame. A VASP devido à sua situação jurídico-fiscal-econômico; as demais estiveram ausentes do processo por não atuarem no mercado de carga paletizada. Eis a razão maior de só terem comparecido ao certame 9 empresas e apenas 5 serem habilitadas para a continuação do processo. É importante destacar que apesar de 39 empresas terem retirado o Edital, o que pode sinalizar que o mercado é muito amplo, houve empresas de diversos ramos de atividade que o fizeram (imobiliário, construção, turismo, etc), de diversas empresas de Táxi Aéreo e, claro, de empresas de transporte de carga, estas sim potencialmente em condições de se habilitarem a prestar o serviço. É importante lembrar que apenas as empresas homologadas segundo as regras e procedimentos estabelecidos no Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica (RBHA 121) estão credenciadas a operar aeronaves de grande porte.

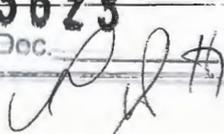
V.3 – Da alegação de que houve sobrepreço apurado em outras concorrências/pregões atuais da ECT

Em seu relatório, a área técnica do TCU sugere que não se pode efetuar uma comparação direta entre o valor obtido com a Concorrência 006/2004 com o atualmente praticado, uma vez que há sobrepreço nos contratos atuais. Cita, como justificativa, as contratações decorrentes dos Pregões 105/2004 (linhas A e C) e 009/2005 (linhas J e SP5). Por fim, aquele órgão técnico sugere que se a ECT tivesse feito contratação emergencial, provavelmente teria sido menos danoso ao erário.

Ambos os Pregões decorreram do fato de que as empresas então contratadas informaram que não prorrogariam os contratos vigentes, conforme demonstrado nas correspondências constantes da Anexo 22. A não-prorrogação de um contrato é uma faculdade do particular, restando à Administração promover o certame que substitua o anterior contratado, de forma a evitar a descontinuidade da prestação regular do serviço. Os preços obtidos nesses certames, apesar de superiores aos que eram praticados, estavam compatíveis com a referência de mercado e com os tipos de aeronaves propostas.

Em virtude do prazo que a Administração dispunha, não se configurava situação para realização de contratação emergencial, que, normalmente, tende a trazer como consequência a elevação de preços. A ECT, cumprindo os ditames da Lei 8.666/93, promoveu as licitações, como era de se esperar de qualquer Empresa Pública.

Sem nos atermos aos inúmeros benefícios de cunho operacional que a implantação da nova malha de transporte aéreo trará para a ECT, no sentido da manutenção da qualidade dos

RQS nº 03/2005 - CN
CPMI - CORREIOS
19
3623
Doc. 

serviços prestados à população e do aumento da produtividade de suas unidades operacionais, destacamos que o resultado econômico obtido na Concorrência em comento foi extramente favorável à Administração. Senão, vejamos:

- a despesa diária atual com a RPN é de R\$ 1.718.243,62 (um milhão, setecentos e dezoito mil, duzentos e quarenta e três reais e sessenta e dois centavos);
- a capacidade diária atual de carga contratada totaliza 738.700 Kg (setecentos e trinta e oito mil e setecentos quilogramas);
- o custo médio por quilograma contratado, como consequência, é de R\$ 2,33 (dois reais e trinta e três centavos);
- a despesa média diária atual resultante do pagamento do peso adicional transportado nas linhas e da utilização da Viação Aérea Comercial é de R\$ 28.500,00 (vinte e oito mil e quinhentos reais);
- a despesa diária com a RPN, a partir da implementação das linhas originárias da Concorrência em questão, será de R\$ 1.420.041,32 (um milhão, quatrocentos e vinte mil, quarenta e um reais e trinta e dois centavos). Note-se que a adoção dessa medida ensejará a redução diária de R\$ 298.202,30 (duzentos e noventa e oito mil, duzentos e dois reais e trinta centavos), perfazendo a redução anual de R\$ 78.725.407,20 (setenta e oito milhões, setecentos e vinte e cinco mil, quatrocentos e sete reais e vinte centavos);
- a capacidade diária de carga contratada, com a implementação das linhas, será de 1.281.200 Kg (um milhão, duzentos e oitenta e um mil e duzentos quilogramas);
- por conseguinte, o custo médio por quilograma contratado será de R\$ 1,11 (um real e onze centavos), propiciando uma melhor relação custo/benefício para o ente público;
- o aumento da capacidade de carga nos principais trechos que se encontram saturados, eliminará o desembolso médio diário de R\$ 28.500,00 resultante do pagamento de peso adicional transportado nas linhas contratadas e da utilização da Viação Aérea Comercial, correspondendo à redução de despesa anual de R\$ 7.524.000,00.

Com a adoção da nova malha da RPN a economia anual para a ECT será de R\$ 86.249.407,20 (oitenta e seis milhões, duzentos e quarenta e nove mil, quatrocentos e sete reais e vinte centavos).

Há que se registrar que a implementação da nova malha da RPN, não obstante a redução expressiva de despesas, não implicará a redução do número de localidades atendidas pelo transporte aéreo, pois continuam sendo atendidas as mesmas 29 localidades atualmente servidas por esse modal de transporte.

É prudente compararmos os preços obtidos na licitação em apreço com aqueles que eram praticados no dia 25/11/2004, data da Sessão de abertura da Concorrência 006/2004.

- a despesa diária à época com a RPN era de R\$ 1.409.661,63 (um milhão, quatrocentos e nove mil, seiscentos e sessenta e um reais e sessenta e três centavos);
- a capacidade diária à época de carga contratada totalizava 738.700 Kg (setecentos e trinta e oito mil e setecentos quilogramas);
- o custo médio por quilograma contratado, como consequência, era de R\$ 1,91 (um real e noventa e um centavos);
- a despesa média diária à época resultante do pagamento do peso adicional transportado nas linhas e da utilização da Viação Aérea Comercial era de R\$ 28.500,00 (vinte e oito mil e quinhentos reais);
- a despesa diária com a RPN, a partir da implementação das linhas originárias da Concorrência em questão, será de R\$ 1.420.041,32 (um milhão, quatrocentos e vinte mil, quarenta e um reais e trinta e dois centavos). Note-se que a adoção dessa medida,

RQS nº 03/2005 - CN
CPM - CORREIOS
PIS. Nº 0332
3023
20
[Handwritten signature]

178

tomando-se por base os preços vigentes em 25/11/2004, ensejaria a redução diária de R\$ 18.120,31 (dezoito mil, cento e vinte reais e trinta e um centavos), perfazendo o montante anual de R\$ 4.783.761,84 (quatro milhões, setecentos e oitenta e três mil, setecentos e sessenta e um reais e oitenta e quatro centavos), sem levar em consideração a defasagem dos preços porventura existentes em algumas linhas;

- a capacidade diária de carga contratada, com a implementação das linhas, será de 1.281.200 Kg (um milhão, duzentos e oitenta e um mil e duzentos quilogramas);
- por conseguinte, o custo médio por quilograma contratado será de R\$ 1,11 (um real e onze centavos), propiciando uma melhor relação custo/benefício para o ente público;

Fica, assim, demonstrado que a medida adotada pela ECT foi acertada, atendendo de forma inequívoca ao interesse público.

Para uma melhor análise de V.Ex^a, é apresentado, a seguir, quadro comparativo da despesa com cada linha da RPN na situação vigente em 25/11/2004, na situação atual e na decorrente da licitação:

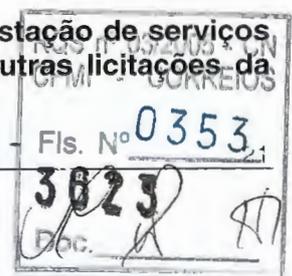
Preço praticado em 25/11/2004	
Linha	Preço
A	139.252,59
B	16.480,58
BS1	5.073,95
BS2	5.962,30
C	137.744,40
F	283.772,75
G	122.160,73
H	129.197,48
I	146.182,56
J	115.711,26
K	98.990,72
M	5.691,00
N	28.207,58
R	3.646,57
S	4.159,44
SP1	4.391,17
SP2	11.679,35
SP3	33.985,00
SP4	29.017,28
SP5	37.609,26
T	20.373,00
U	7.692,66
Z	22.680,00
Total	1.409.661,63

Preço atualmente praticado	
Linha	Preço
15011	4.820,00
78691	5.090,00
A	225.971,00
B	17.387,00
BS2	5.962,30
C	219.029,00
F	283.772,75
G	122.160,73
H	129.197,48
I	146.182,56
J	229.227,55
K	98.990,72
M	5.691,00
N	28.207,58
R	3.646,57
S	4.159,44
SP3	33.985,00
SP4	29.017,28
SP5	75.000,00
T	20.373,00
U	7.692,66
Z	22.680,00
Total	1.718.243,62

Preço decorrente da licitação	
Linha	Preço
15011	4.820,00
30881	75.000,00
50011	176.079,84
60091	159.382,15
65401	127.900,00
66201	107.710,50
69011	185.570,92
74011	40.582,22
78011	163.500,00
78691	5.090,00
79011	41.693,83
88301	75.000,00
90601	152.962,03
BS2	5.962,30
M	5.691,00
N	28.207,58
R	3.646,57
S	4.159,44
SP4	29.017,28
T	20.373,00
U	7.692,66
Total	1.420.041,31

No anexo 23 encontram-se todos os contratos vigentes em 25/11/2004, no anexo 24 todos os atualmente em vigor, no anexo 25 as propostas de preço apresentadas na licitação e no anexo 26 o relatório de homologação do certame.

V.4 – Da alegação de que poderá haver solução de continuidade na prestação de serviços decorrente do comprometimento das aeronaves das vencedoras em outras licitações da ECT



Não vislumbramos risco de ocorrer solução de continuidade na prestação de serviços da RPN decorrente do comprometimento das aeronaves das vencedoras em outras licitações da ECT haja vista que, conforme relatado anteriormente, os contratos em vigor cessarão, dando lugar aos contratos oriundos da Concorrência 006/2004. Desta forma, mesmo que uma determinada empresa esteja empregando sua aeronave em uma linha, e esta empresa tenha se sagrado vencedora de um item do certame em comento, a aeronave em questão será deslocada para a execução da nova linha, sem prejuízo da prestação dos serviços atual e futuro.

V.5 – Da alegação de que poderá haver indenizações por rescisão contratual

O risco alegado pela área técnica do TCU de possível indenização futura decorrente de anulação posterior do procedimento licitatório não encontra respaldo, pois, como amplamente demonstrado, o certame foi conduzido de forma transparente, respeitando-se todos os princípios legais e auferindo resultados extremamente satisfatórios para a Administração Pública, seja do ponto de vista econômico, seja do ponto de vista técnico-operacional.

VI - DA INEXISTÊNCIA DE ATO DE IMPROBIDADE

Por fim, cumpre asseverar que a conduta dos Administradores não pode ser tipificada como ímproba, porquanto respaldada pelo ordenamento jurídico, bem como por decisões do Poder Judiciário e do Tribunal de Contas da União, nas quais restou assentada a legalidade do procedimento licitatório em comento. Bem como, a evidente redução de despesa anual da ordem de **R\$ 86.249.407,20 (oitenta e seis milhões, duzentos e quarenta e nove mil, quatrocentos e sete reais e vinte centavos)**.

Destarte, não há como exigir que se abstenham de realizar atos urgentes e indispensáveis à eficaz prestação dos serviços postais, sob pena, aí sim, de ocorrência de danos ao erário e à coletividade.

Assim, estas decisões, ao atestarem a legalidade dos atos em foco, só corroboram a inexistência de qualquer indício de má-fé ou dolo por parte dos Administradores, o que impossibilita a configuração da improbidade administrativa, conforme já pacificado pela jurisprudência do Egrégio Superior Tribunal de Justiça (vide RESP 534575/PR, RESP 242632/MG).

Não é outro o entendimento do Ministério Público Federal, conforme se depreende da leitura da Ementa da DECISÃO Nº 001/2003 - RP/PRDF/MPF, extraída do Procedimento Administrativo nº 1.16.000.000319/2003-71 (Promoção de Arquivamento de lavra do Excelentíssimo Procurador da República Ronaldo Pinheiro de Queiroz):

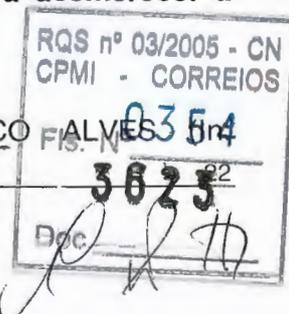
“EMENTA: ADMINISTRATIVO. PATRIMÔNIO PÚBLICO. IMPROBIDADE ADMINISTRATIVA. OFENSA AO PRINCÍPIO DO CONCURSO PÚBLICO. AUSÊNCIA DE ELEMENTO SUBJETIVO. PROMOÇÃO DE ARQUIVAMENTO.

- O elemento subjetivo, no Direito Moderno, é indispensável para configuração de atos infracionais, como é o exemplo dos atos de improbidade administrativa.

- **Nos casos em que a conduta do suposto envolvido foi pautada por entendimento controvertido na jurisprudência, sendo até razoável, na época, admitir-se tal postura, não há elemento suficiente a desmerecer a boa-fé do dirigente. Ausência de dolo ou culpa.**

- Manifestação ministerial pela promoção de arquivamento”.

A respeito EMERSON GARCIA e ROGÉRIO PACHECO ALVES 3623



IMPROBIDADE ADMINISTRATIVA. Rio de Janeiro: Lumem Júris. 2002, pp. 214-215) averbaram:

“No direito moderno, assume ares de dogma a concepção de que não é admissível a *imputatio juris* de um resultado danoso sem um elo de ligação psíquica que a ele vincule o agente.

Ressalvados os casos em que a responsabilidade objetiva esteja expressamente no ordenamento jurídico, é insuficiente a mera demonstração do vínculo causal objetivo entre a conduta do agente e o resultado lesivo. Inexistindo um vínculo subjetivo unindo o agente à conduta, e esta ao resultado, não será possível demonstrar ‘o menosprezo ou descaso pela ordem jurídica e, portanto, a censurabilidade que justifica a punição (*malum passionis*)’.

O elemento subjetivo que deflagrará este elo de encadeamento lógico entre vontade, conduta e resultado, com a conseqüente demonstração da culpabilidade do agente, poderá apresentar-se sob duas únicas formas: o dolo e a culpa.”

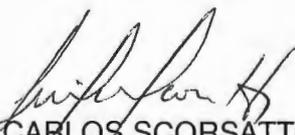
VII - DA CONCLUSÃO

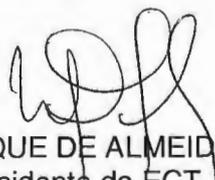
Os elementos acima expostos bem demonstram a legalidade do procedimento de licitação conduzido pela ECT, seja em relação à lei, à economicidade, à eficiência, à moralidade e à igualdade perante os licitantes. Ademais, a questão já foi avaliada com decisão de mérito nos autos do citado Mandado de Segurança e, por duas vezes, pelo Plenário do Tribunal de Contas da União, o qual inclusive não acolheu o parecer da área técnica que fundamentou a presente recomendação, o que evidencia tanto mais a legalidade do certame. Por esse motivo, e em razão da essencialidade da celebração dos contratos decorrentes da presente licitação e do início da execução dos mesmos para a prestação dos serviços postais, a ECT pede que a recomendação de suspensão seja reconsiderada. Além disso, diante da economia diária de mais de R\$ 300.000,00, com uma **economia anual de R\$ 86.249.407,20 (oitenta e seis milhões, duzentos e quarenta e nove mil, quatrocentos e sete reais e vinte centavos)** a ECT se vê impossibilitada de atender a recomendação de Vossa Excelência, sob pena de eminente e real prejuízo ao erário e queda no padrão de qualidade do serviço público postal.

Respeitosamente,


MAURICIO COELHO MADUREIRA
Diretor de Operações

Presidente da Comissão Especial de Licitação


LUIZ CARLOS SCORSATTO
Chefe do DENAF


p/ JOÃO HENRIQUE DE ALMEIDA SOUSA
Presidente da ECT

Wellington Dias da Silva
Mat.: 8.127.241-3 OAB/DF 8546
GAB/DEJUR

RQS nº 03/2005 - CN CPMI - CORREIOS
Fls. N° 0355
3623 23
Dec. _____

2º TABELIÃO DE NOTAS E PROTESTO BRASÍLIA - DISTRITO FEDERAL

TABELIONATO BORGES TEIXEIRA

Prot.: 253413

Livro: 2301

Folha: 020

DR. GOIÂNIO BORGES TEIXEIRA
TABELIÃO

DR. RAMILO SIMÕES CORRÊA
SUBSTITUTO

SRTV / SUL - Q. 701 - CONJ. L - BL. 01 - LOJA 24 - ANDAR TÉRREO - CENTRO EMPRESARIAL ASSIS CHATEAUBRIANT - BRASÍLIA - DF
FONE: (61) 225-2760 - FAX: (61) 225-7222 / 223-4715 - E-mail: oficio2ulf@uol.com.br - CEP 70340-906 - BRASÍLIA - DF



PROCURAÇÃO BASTANTE QUE FAZ EMPRESA BRASILEIRA DE CORREIOS E TELÉGRAFOS - ECT NA FORMA ABAIXO:

SAIBAM quantos este público instrumento de procuração virem que aos dezoito dias do mês de março do ano de dois mil e quatro (18/03/2004), nesta Cidade de Brasília, Capital da República Federativa do Brasil, neste Serviço Notarial, perante mim, Escrevente Notarial, compareceu como outorgante EMPRESA BRASILEIRA DE CORREIOS E TELÉGRAFOS - ECT, entidade pública, federal, criada pelo Decreto-lei nº 509, de 20 de março de 1969, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 34.028.316/0001-03 sediada em Brasília/DF, neste ato representada por seu Presidente JOAO HENRIQUE DE ALMEIDA SOUSA, brasileiro, casado, advogado, portador da cédula de identidade profissional nº 808-OAB/PI e inscrito no CPF/MF sob nº 035.809.703-72, residente e domiciliado em Brasília/DF, o qual se declarou nesta condição conforme nomeação publicada no Diário Oficial da União, Ano XLV nº 50, Seção 02 do dia 15 de março de 2004, cuja cópia fica aqui arquivada, identificado e reconhecido como o próprio do que dou fé. E por ele me foi dito que, por este instrumento público nomeia e constitui seus bastantes procuradores MARIA DE FATIMA MORAIS SELEMÉ, brasileira, casada, advogada, portadora da cédula de identidade profissional nº 9476-5-OAB/PR e inscrita no CPF/MF sob nº 519.721.749-91, SÔNIA MARIA GUIMARÃES CAMPOS, brasileira, casada, advogada, portadora da cédula de identidade profissional OAB/DF nº 3861 e inscrita no CPF/MF sob o nº 224.830.471-49 e WELLINGTON DIAS DA SILVA, brasileiro, casado, advogado, portador da cédula de identidade profissional nº 8546-OAB/DF e inscrito no CPF/MF sob nº 143.456.881-15, ambos com endereço profissional no Edifício Sede da ECT, situado no SBN, Conj. 03, Bloco A, Brasília/DF, (dados fornecidos por declaração, ficando ao outorgante responsável por sua veracidade, bem como por qualquer incorreção), a Outorgante confere aos Outorgados, *in solidum*, ou cada um de per si, sem precedência ou ordem, amplos poderes para o foro em geral, com a cláusula *ad iudicia*, em qualquer Juízo ou Tribunal, podendo propor contra quem de direito as ações competentes e defendê-la nas contrárias, seguindo todas e outras até final decisão, usando dos recursos legais e acompanhando-os, conferindo-lhes, ainda, poderes especiais para prestar informações, confessar, desistir, firmar compromissos ou acordos, transigir, receber e dar quitação, receber citações, notificações e informações e intimações, inclusive relacionadas a liminares, dando tudo por bom, firme e valioso, notadamente em face de Mandados de Segurança, Ações Cautelares, Ações Cíveis Públicas, Ações Populares e procedimentos oriundos do Ministério Público Federal e Estadual, VEDADO O SUBSTABELECIMENTO. (Lavrada sob minuta apresentada). O Tabelião reserva-se no direito de não corrigir erros materiais, neste ato, advindos de declaração da outorgante. DISPENSADAS AS TESTEMUNHAS POR VONTADE DAS PARTES. (R\$ 16,52). Eu, (JOACY MUNIZ ALMEIDA), Escrevente Notarial, lavrei, conferi, li e encerro o presente ato coltendo as assinaturas. Eu, RAMILO SIMÕES CORRÊA, Tabelião Substituto, subscrevo, dou fé e assino. (aa) - JOAO HENRIQUE DE ALMEIDA SOUSA, RAMILO SIMÕES CORRÊA. Traslada da na mesma data. Eu, _____ a conferi, subscrevi, dou fé e assino em público e raço.

EM TESTEMUNHO _____ DA VERDADE.

Joacy Muniz Almeida
Escrevente Notarial Autorizado
Ofício de Notas e Protesto
Brasília

RQS nº 03/2005 - CN
CPMI - CORREIOS
0356
Fls. Nº _____

3823