

Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas S/A

# EMDEEC-SP

## Comum aos Cargos de Nível Superior

Advogado Jr, Analista Administrativo Jr,  
Analista Contábil Jr, Analista da Mobilidade Urbana Jr,  
Analista de Comunicação Jr – Jornalismo,  
Analista de Educação Jr, Analista de Recursos  
Humanos Jr – Folha de Pagamento,  
Analista de Tecnologia da Informação Jr,  
Analista Financeiro Jr

AG127-N9

Todos os direitos autorais desta obra são protegidos pela Lei nº 9.610, de 19/12/1998.  
Proibida a reprodução, total ou parcialmente, sem autorização prévia expressa por escrito da editora e do autor. Se você conhece algum caso de "pirataria" de nossos materiais, denuncie pelo [sac@novaconcursos.com.br](mailto:sac@novaconcursos.com.br).

## **OBRA**

Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas S/A - EMDEC-SP

Comum aos Cargos de Nível Superior

Concurso Público - Edital Nº 01/2019

## **AUTORES**

Língua Portuguesa - Profª Zenaide Auxiliadora Pachegas Branco

Noções de Informática - Profº Ovidio Lopes da Cruz Netto

Legislação Básica - Profº Fernando Zantedeschi

## **PRODUÇÃO EDITORIAL/REVISÃO**

Elaine Cristina

## **DIAGRAMAÇÃO**

Thais Regis

Renato Vilela

## **CAPA**

Joel Ferreira dos Santos



[www.novaconcursos.com.br](http://www.novaconcursos.com.br)

[sac@novaconcursos.com.br](mailto:sac@novaconcursos.com.br)

# APRESENTAÇÃO

## PARABÉNS! ESTE É O PASSAPORTE PARA SUA APROVAÇÃO.

A Nova Concursos tem um único propósito: mudar a vida das pessoas.

Vamos ajudar você a alcançar o tão desejado cargo público.

Nossos livros são elaborados por professores que atuam na área de Concursos Públicos. Assim a matéria é organizada de forma que otimize o tempo do candidato. Afinal corremos contra o tempo, por isso a preparação é muito importante.

Aproveitando, convidamos você para conhecer nossa linha de produtos "Cursos online", conteúdos preparatórios e por edital, ministrados pelos melhores professores do mercado.

Estar à frente é nosso objetivo, sempre.

Contamos com índice de aprovação de 87%\*.

O que nos motiva é a busca da excelência. Aumentar este índice é nossa meta.

Acesse **www.novaconcursos.com.br** e conheça todos os nossos produtos.

Oferecemos uma solução completa com foco na sua aprovação, como: apostilas, livros, cursos online, questões comentadas e treinamentos com simulados online.

Desejamos-lhe muito sucesso nesta nova etapa da sua vida!

Obrigado e bons estudos!

\*Índice de aprovação baseado em ferramentas internas de medição.

## CURSO ONLINE



### PASSO 1

Acesse:

[www.novaconcursos.com.br/passaporte](http://www.novaconcursos.com.br/passaporte)



### PASSO 2

Digite o código do produto no campo indicado no site.

O código encontra-se no verso da capa da apostila.

\*Utilize sempre os 8 primeiros dígitos.

**Ex: JN001-19**



### PASSO 3

Pronto!

Você já pode acessar os conteúdos online.

# SUMÁRIO

## LÍNGUA PORTUGUESA

Compreensão e interpretação de diversos tipos de textos (literários e não literários).....	01
Tipologia e gênero textual.....	11
Ortografia oficial.....	12
Acentuação gráfica.....	16
Classes de palavras (substantivo, adjetivo, verbo, advérbio, pronome, artigo, conjunção, preposição, numeral e interjeição): emprego e sentido que elas estabelecem em suas relações.....	18
Crase.....	58
Sintaxe da oração e do período.....	61
Pontuação.....	69
Concordância nominal e verbal.....	72
Regência nominal e verbal.....	79
Significação das palavras.....	84
Colocação Pronominal.....	88
Figuras de linguagem.....	88

## NOÇÕES DE INFORMÁTICA

Internet e Aplicativos;.....	01
Ferramentas de busca;.....	01
Navegadores (Browser);.....	01
Redes de Computadores;.....	01
Criptografia;.....	15
Sistema Operacional;.....	21
Programa Antivírus e Firewall;.....	37
Extensão de Arquivo;.....	37
Teclas de Atalho;.....	39
Hardware;.....	40
Pacote Microsoft Office;.....	45
Correios Eletrônicos;.....	73
Editores de Apresentação;.....	73
Editores de Planilhas;.....	73
Editores de Texto;.....	73
Segurança da Informação.....	73

# SUMÁRIO

## LEGISLAÇÃO BÁSICA

Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável.....	01
Lei Federal nº 13.303/16 - Estatuto Jurídico da Empresa Pública.....	01
Estatuto Social da EMDEC.....	07
Código de Conduta da EMDEC.....	07

# ÍNDICE

## LEGISLAÇÃO BÁSICA

Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável.....	01
Lei Federal nº 13.303/16 - Estatuto Jurídico da Empresa Pública.....	01
Estatuto Social da EMDEC.....	07
Código de Conduta da EMDEC.....	07

**POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL**  
**LEI FEDERAL Nº 13.303/16 - ESTATUTO JURÍDICO DA EMPRESA PÚBLICA**

**MOBILIDADE URBANA E ESTATUTO DAS EMPRESAS PÚBLICAS**

**POLÍTICAS URBANAS: NOÇÕES GERAIS**

As políticas de urbanização e desenvolvimento sustentável ganharam grande destaque no ordenamento jurídico brasileiro, sendo considerada matéria constitucional. Com isso, é evidente que o constituinte se preocupa em garantir a todos os brasileiros que eles possam viver em um ambiente urbano saudável, com saneamento básico, água potável, ampla mobilidade, etc. São tarefas que incumbem ao Poder Legislativo regulamentar, bem como cumpre ao Poder Executivo instaurar políticas públicas visando a consecução desses objetivos constitucionais.

É isso o que dispõe o art. 182, da CF/1988: A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.

Em termos de legislação, é imprescindível fazer uma análise sobre a Lei nº 12.587/2012. Tal lei instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana, em atendimento à determinação constitucional que a União institua as diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive transportes, além de tratar de questões da política urbana estabelecida pelo Estatuto da Cidade.



**#FicaDica**

O reconhecimento da instauração de políticas urbanas, bem como a atribuição de competências para a União legislar sobre a matéria, estabelecendo normas gerais, e aos Municípios as normas de interesse local, a criação dos Estatutos da Cidade, tudo isso evidencia um aspecto importante sobre as cidades e os espaços urbanos: agora tais espaços devem atender a uma **função social**, ou seja, as cidades devem sempre almejar o seu crescimento de forma sustentável. **Cidade sustentável** é aquela na qual o desenvolvimento urbano ocorre com ordenação, sem caos e destruição, sem degradação, possibilitando uma vida digna para todos.

**A LEI Nº 12.587/2012**

A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, é a lei que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Em seu artigo 2º, a lei estabelece que a Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por **objetivo** con-

tribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

O Sistema Nacional de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município. Considera-se transporte urbano o "conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana" (art. 4º, I). O referido artigo 4º apresenta outras definições de grande importância para a matéria da mobilidade urbana, como acessibilidade; transportes intermunicipais, interestaduais e internacionais, etc.

A referida Lei de Mobilidade Urbana também institui **princípios e diretrizes** da Política Nacional de Mobilidade Urbana, dispostos no art. 5º e 6º, *in verbis*:

*Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:*

- I - acessibilidade universal;*
- II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;*
- III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;*
- IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;*
- V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;*
- VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;*
- VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;*
- VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e*
- IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.*

*Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:*

- I - integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;*
- II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;*
- III - integração entre os modos e serviços de transporte urbano;*
- IV - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;*
- V - incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;*
- VI - priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e*

VII - *integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.*

VIII - *garantia de sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo de passageiros, de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço.*

Os princípios tratam de conceitos abrangentes que visam orientar a compreensão do texto da Lei e podem servir como base para elaboração de novas normas a respeito do assunto, ou seja, leis, decretos ou outros atos administrativos.

As diretrizes, por sua vez, são orientações sobre os caminhos a seguir para que sejam atingidos os objetivos desta Lei. As diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana destacam a necessidade de integração com as demais políticas urbanas e a priorização dos modos não motorizados e do transporte público coletivo.

Os serviços de transporte público em espaços urbanos são considerados serviços públicos. Por si só, tal fato enseja a algumas consequências importantes. A primeira delas é a exigência de prévia **licitação** para a contratação desses serviços, na forma do art. 10 da Lei de Mobilidade Urbana. Além disso, por ser um serviço público sentido estrito, é possível a cobrança de tarifas pelos usuários. A **tarifa** de remuneração da prestação do serviço de transporte público coletivo deverá ser constituída pelo preço público cobrado do usuário pelos serviços somado à receita oriunda de outras fontes de custeio, de forma a cobrir os reais custos do serviço prestado ao usuário por operador público ou privado, além da remuneração do prestador (art. 9º, § 1º). Qualquer subsídio tarifário ao custeio da operação deve ser definido em contrato. A Lei, ao exigir critérios de transparência, produtividade e eficiência, busca maior clareza na alocação dos recursos financeiros, evitando seu uso indevido.

Os **direitos dos usuários** de transportes em ambientes urbanos, sejam eles públicos ou privados (serviço "fretado"), estão dispostos no art. 14 da Lei nº 12.587/2012. São eles: I - receber o serviço adequado; II - participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana; III - ser informado nos pontos de embarque e desembarque de passageiros, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais; e IV - ter ambiente seguro e acessível para a utilização do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

Há um grande incentivo à **participação popular**, seja para requerer informações quanto aos seus direitos, seja para atuar para trazer uma melhoria na qualidade do serviço. A participação popular é uma medida que condiz com um Estado democrático de Direito como o Brasil. Está no reconhecimento de que a participação nas políticas públicas é um direito dos cidadãos. O caminho para o enfrentamento da crise urbana está vinculado à articulação e à integração de esforços e recursos nos três níveis de governo – federal, estadual e municipal – e à atuação dos diferentes segmentos da sociedade. Por esse motivo, o art. 15 define alguns instrumentos que promovem a participação popular, como órgãos colegiados cujos

membros são da sociedade civil, ou ouvidorias para receber queixas e reclamações dos usuários dos transportes urbanos.

Em relação as **atribuições dos entes federativos**, é evidente que, por se tratar de uma matéria ampla e de relevante interesse público, a Lei de Mobilidade Urbana atribui algumas tarefas para a União, aos Estados, e aos Municípios.

A União tem sua atuação especificada pela Lei (art. 16 e incisos). Além de fomentar a implantação de projetos de mobilidade urbana, é sua obrigação oferecer prestação de assistência técnica e financeira aos demais entes federados. Além disso, deve prover os municípios de capacitação contínua, apoiar ações coordenadas entre Estados e Municípios, além de disponibilizar um sistema nacional de informações sobre mobilidade urbana.

Esses mecanismos denotam o interesse em fortalecer a gestão da mobilidade urbana segundo as competências de cada esfera de governo e de forma a propiciar plena integração entre União, Estados, Distrito Federal e Municípios. A União pode delegar aos entes federativos a organização e prestação de serviço de transporte público coletivo urbano interestadual e internacional.

Os Estados, segundo a Lei de Mobilidade Urbana (art. 17), são responsáveis por gerir e integrar os aglomerados urbanos e as regiões metropolitanas, além de prestar serviços de transporte coletivo intermunicipal urbano. Os Estados poderão delegar aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim.

Os Municípios, por sua vez, têm o importante papel de planejar e executar a política de mobilidade urbana e organizar e prestar os serviços de transporte público coletivo (art. 18 e incisos). Enquanto a Constituição Federal determina que os municípios devam organizar e prestar os serviços públicos de transporte coletivo, a Lei da Mobilidade amplia e especifica tais previsões, ao atribuir aos municípios o dever de gerir a política de mobilidade urbana e de regulamentar os serviços de transporte urbano.

O papel do Município para a implementação de políticas públicas é primordial, uma vez que, por ser a entidade federativa local, são os Municípios que estão mais próximos da sociedade. É dizer, a implementação de políticas públicas pelos municípios é a forma mais eficiente de concretizar não somente as políticas públicas, mas também os direitos humanos fundamentais.

Por fim, a referida Lei também menciona as **diretrizes para o planejamento e gestão dos sistemas de mobilidade urbana**. A melhoria no planejamento, na gestão e no monitoramento dos serviços de transporte urbano deve ser um objetivo permanente dos órgãos gestores para que se atinja um alto padrão de mobilidade com um adequado atendimento à população.

Segundo o art. 21 da Lei de Mobilidade Urbana, o planejamento, a gestão e a avaliação dos sistemas de mobilidade deverão contemplar:

*I - a identificação clara e transparente dos objetivos de curto, médio e longo prazo;*

*II - a identificação dos meios financeiros e institucionais que assegurem sua implantação e execução;*

III - a formulação e implantação dos mecanismos de monitoramento e avaliação sistemáticos e permanentes dos objetivos estabelecidos; e

IV - a definição das metas de atendimento e universalização da oferta de transporte público coletivo, monitorados por indicadores preestabelecidos.

O Plano de Mobilidade Urbana (art. 24) é o instrumento de efetivação das políticas urbanas. Até a vigência da Lei 12.587/2012, o Estatuto da Cidade estabelecia que a elaboração de um plano de transporte urbano era obrigatória apenas para municípios com mais de 500 mil habitantes. Apesar de muitos entenderem que a obrigatoriedade se dá apenas pelo tamanho da população, o rol de municípios obrigados à elaboração do plano de mobilidade é o mesmo dos obrigados à elaboração do plano diretor. Estes municípios são os relacionados no artigo 41 da Lei 10.257/01 (Estatuto da Cidade). São incluídas, entre outras, cidades integrantes de regiões metropolitanas, integrantes de áreas de especial interesse turístico e inseridas na área de influência de empreendimentos ou atividades com significativo impacto ambiental de âmbito regional ou nacional. Ressalte-se que a Lei 12.587/12 prevê que os planos devem ser avaliados, revisados e atualizados no prazo máximo de 10 (dez) anos. Isso não significa que esse deva ser o horizonte a ser projetado na sua elaboração, pois a cidade deve ser planejada por um prazo maior e os ajustes devem ser periódicos e definidos no próprio plano.

Nosso objetivo não é dar uma explicação pormenorizada de todos os dispositivos sobre a Política Nacional de Mobilidade Urbana. Procuramos apenas por em evidência aqueles que apresentam maior relevância em relação aos demais. Todavia, uma leitura da referida Lei nº 12.587, em sua íntegra, é altamente recomendada.

## ESTATUTO DAS EMPRESAS PÚBLICAS – LEI Nº 13.303/2016

A Lei nº 13.303, de 30 de junho de 2016, é a lei que dispõe sobre o estatuto jurídico da empresa pública, da sociedade de economia mista e de suas subsidiárias, abrangendo toda e qualquer empresa pública e sociedade de economia mista da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios que explore atividade econômica de produção ou comercialização de bens ou de prestação de serviços, ainda que a atividade econômica esteja sujeita ao regime de monopólio da União ou seja de prestação de serviços públicos.

A necessidade do Poder Público de criar pessoas jurídicas de direito privado surge ante o fato de que o Estado também tem interesse em exercer algumas atividades econômicas. Todavia, as grandes restrições e limitações impostas aos entes públicos fariam com que tais entidades sempre estejam em posição de desvantagem em relação as demais empresas da esfera privada. Apesar de sua natureza jurídica privada, é inegável que tais empresas integram a Administração Pública Indireta.

Algumas **definições** são trazidas nos artigos 3º e 4º. Segundo o Estatuto, empresa pública é a entidade dotada de personalidade jurídica de direito privado, com criação autorizada por lei e com patrimônio próprio, cujo

capital social é integralmente detido pela União, pelos Estados, pelo Distrito Federal ou pelos Municípios. Por outro lado, a sociedade de economia mista é a entidade dotada de personalidade jurídica de direito privado, com criação autorizada por lei, sob a forma de sociedade anônima, cujas ações com direito a voto pertençam em sua maioria à União, aos Estados, ao Distrito Federal, aos Municípios ou a entidade da administração indireta.



### FIQUE ATENTO!

Pelos conceitos apresentados, podemos estabelecer que existem diferenças essenciais entre empresa pública e sociedade de economia mista. Tais diferenças são importantes pois costumam cair com bastante frequência em diversas provas. A primeira diz respeito ao **capital constitutivo**: enquanto que nas empresas públicas, todo o seu capital deve ser público; as sociedades de economia mista admitem a presença do capital de origem privada, mas pelo menos 50% mais uma de suas ações com direito a voto devem pertencer ao Estado. Além disso, outra diferença relevante é em relação à **forma de sua organização**: as sociedades de economia mista devem obrigatoriamente ter a estrutura de sociedade anônima. As empresas públicas, por sua vez, não sofrem essa imposição, podendo adotar a estrutura que desejar.

O artigo 8º do Estatuto impõe alguns **requisitos de transparência** tanto para as empresas públicas como para as sociedades de economia mista, *in verbis*:

*Art. 8º As empresas públicas e as sociedades de economia mista deverão observar, no mínimo, os seguintes requisitos de transparência:*

*I - elaboração de carta anual, subscrita pelos membros do Conselho de Administração, com a explicitação dos compromissos de consecução de objetivos de políticas públicas pela empresa pública, pela sociedade de economia mista e por suas subsidiárias, em atendimento ao interesse coletivo ou ao imperativo de segurança nacional que justificou a autorização para suas respectivas criações, com definição clara dos recursos a serem empregados para esse fim, bem como dos impactos econômico-financeiros da consecução desses objetivos, mensuráveis por meio de indicadores objetivos;*

*II - adequação de seu estatuto social à autorização legislativa de sua criação;*

*III - divulgação tempestiva e atualizada de informações relevantes, em especial as relativas a atividades desenvolvidas, estrutura de controle, fatores de risco, dados econômico-financeiros, comentários dos administradores sobre o desempenho, políticas e práticas de governança corporativa e descrição da composição e da remuneração da administração;*

*IV - elaboração e divulgação de política de divulgação de informações, em conformidade com a legislação em vigor e com as melhores práticas;*

*V - elaboração de política de distribuição de dividendos, à luz do interesse público que justificou a criação da empresa pública ou da sociedade de economia mista;*

*VI - divulgação, em nota explicativa às demonstrações financeiras, dos dados operacionais e financeiros das atividades relacionadas à consecução dos fins de interesse coletivo ou de segurança nacional;*

*VII - elaboração e divulgação da política de transações com partes relacionadas, em conformidade com os requisitos de competitividade, conformidade, transparência, equidade e comutatividade, que deverá ser revista, no mínimo, anualmente e aprovada pelo Conselho de Administração;*

*VIII - ampla divulgação, ao público em geral, de carta anual de governança corporativa, que consolide em um único documento escrito, em linguagem clara e direta, as informações de que trata o inciso III;*

*IX - divulgação anual de relatório integrado ou de sustentabilidade.*

*§ 1º O interesse público da empresa pública e da sociedade de economia mista, respeitadas as razões que motivaram a autorização legislativa, manifesta-se por meio do alinhamento entre seus objetivos e aqueles de políticas públicas, na forma explicitada na carta anual a que se refere o inciso I do caput .*

*§ 2º Quaisquer obrigações e responsabilidades que a empresa pública e a sociedade de economia mista que explorem atividade econômica assumam em condições distintas às de qualquer outra empresa do setor privado em que atuam deverão:*

*I - estar claramente definidas em lei ou regulamento, bem como previstas em contrato, convênio ou ajuste celebrado com o ente público competente para estabelecê-las, observada a ampla publicidade desses instrumentos;*

*II - ter seu custo e suas receitas discriminados e divulgados de forma transparente, inclusive no plano contábil.*

*§ 3º Além das obrigações contidas neste artigo, as sociedades de economia mista com registro na Comissão de Valores Mobiliários sujeitam-se ao regime informacional estabelecido por essa autarquia e devem divulgar as informações previstas neste artigo na forma fixada em suas normas.*

*§ 4º Os documentos resultantes do cumprimento dos requisitos de transparência constantes dos incisos I a IX do caput deverão ser publicamente divulgados na internet de forma permanente e cumulativa.*

Sobre a **diretoria** das empresas estatais, dispõe o art. 23 do Estatuto das Empresas Públicas que é condição para investidura em cargo de diretoria da empresa pública e da sociedade de economia mista a assunção de compromisso com metas e resultados específicos a serem alcançados, que deverá ser aprovado pelo Conselho de Administração, a quem incumbe fiscalizar seu cumprimento. a diretoria deverá apresentar, até a última reunião ordinária do Conselho de Administração do ano anterior, a quem compete sua aprovação:

*I - plano de negócios para o exercício anual seguinte; II - estratégia de longo prazo atualizada com análise de riscos e oportunidades para, no mínimo, os próximos 5 (cinco) anos.*

Apesar de serem empresas com personalidade jurídica de direito privado, justamente por pertencerem à Administração Pública, o Estatuto prevê a possibilidade de procedimento licitatório antes da contratação das mesmas. Na forma do artigo 28: Os contratos com terceiros destinados à prestação de serviços às empresas públicas e às sociedades de economia mista, inclusive de engenharia e de publicidade, à aquisição e à locação de bens, à alienação de bens e ativos integrantes do respectivo patrimônio ou à execução de obras a serem integradas a esse patrimônio, bem como à implementação de ônus real sobre tais bens, serão precedidos de licitação nos termos deste Estatuto. O artigo 29 apresenta hipóteses em que é dispensada a licitação, *in verbis*:

*Art. 29. É dispensável a realização de licitação por empresas públicas e sociedades de economia mista:*

*I - para obras e serviços de engenharia de valor até R\$ 100.000,00 (cem mil reais), desde que não se refiram a parcelas de uma mesma obra ou serviço ou ainda a obras e serviços de mesma natureza e no mesmo local que possam ser realizadas conjunta e concomitantemente;*

*II - para outros serviços e compras de valor até R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais) e para alienações, nos casos previstos nesta Lei, desde que não se refiram a parcelas de um mesmo serviço, compra ou alienação de maior vulto que possa ser realizado de uma só vez;*

*III - quando não acudirem interessados à licitação anterior e essa, justificadamente, não puder ser repetida sem prejuízo para a empresa pública ou a sociedade de economia mista, bem como para suas respectivas subsidiárias, desde que mantidas as condições preestabelecidas;*

*IV - quando as propostas apresentadas consignarem preços manifestamente superiores aos praticados no mercado nacional ou incompatíveis com os fixados pelos órgãos oficiais competentes;*

*V - para a compra ou locação de imóvel destinado ao atendimento de suas finalidades precípuas, quando as necessidades de instalação e localização condicionarem a escolha do imóvel, desde que o preço seja compatível com o valor de mercado, segundo avaliação prévia;*

*VI - na contratação de remanescente de obra, de serviço ou de fornecimento, em consequência de rescisão contratual, desde que atendida a ordem de classificação da licitação anterior e aceitas as mesmas condições do contrato encerrado por rescisão ou distrato, inclusive quanto ao preço, devidamente corrigido;*

*VII - na contratação de instituição brasileira incumbida regimental ou estatutariamente da pesquisa, do ensino ou do desenvolvimento institucional ou de instituição dedicada à recuperação social do preso, desde que a contratada detenha inquestionável reputação ético-profissional e não tenha fins lucrativos;*