

GRUPAMENTO DE APOIO DE MANAUS

Estudo Técnico Preliminar 17/2026

1. Informações Básicas

Número do processo: 67615000689202662

2. Descrição da necessidade

Prestação de serviços de transporte com fornecimento de veículo com motorista destinado ao transporte de militares/ civis que atuam nos Destacamentos de Controle do Espaço Aéreo de Conceição do Araguaia (DTCEA-AA), Santarém (DTCEA-SN) e Macapá (DTCEA-MQ).

2.1 Descrição do Objeto e Problema Identificado:

O problema identificado reside na inexistência de qualquer tipo de apoio de transporte institucional nestes destacamentos. Atualmente, as unidades não dispõem de frota própria de veículos nem de motoristas (militares ou civis) para realizar o transporte do efetivo. Esta carência obriga a Administração a realizar o pagamento individualizado de auxílio-transporte para que cada militar providencie seu próprio deslocamento, o que se mostra ineficiente para as necessidades críticas de controle do espaço aéreo.

A presente contratação consiste na prestação de serviços continuados de transporte, com fornecimento de veículos e mão de obra (motoristas), destinados ao atendimento das demandas operacionais e administrativas dos Destacamentos de Controle do Espaço Aéreo de Conceição do Araguaia (DTCEA-AA), Santarém (DTCEA-SN) e Macapá (DTCEA-MQ).

2.2 Real Necessidade e Justificativa

A necessidade da contratação fundamenta-se na urgência de prover apoio logístico de transporte para militares e civis em rotas administrativas e operacionais estratégicas. A dependência exclusiva do auxílio-transporte gera os seguintes impactos negativos:

- **Segurança Operacional:** O controle do espaço aéreo é uma atividade ininterrupta. A falta de um transporte coordenado coloca em risco a rendição de turnos, uma vez que o deslocamento individual deixa a Administração à mercê de imprevistos particulares dos militares ou falta de transporte público/privado nas localidades.
- **Logística e Coordenação:** A contratação permite a centralização do transporte, garantindo que todo o grupo técnico chegue simultaneamente para a assunção do serviço, otimizando a troca de turnos.
- **Limitação da Frota Própria:** A Administração identificou que a manutenção de frota própria e o gerenciamento de motoristas militares para este fim gerariam um custo administrativo e de pessoal superior ao da terceirização, além de desviar militares de suas atividades-fim.

2.3 Resultados Almejados: Com a contratação, o órgão almeja:

- **Garantia da Continuidade do Serviço:** Assegurar que os turnos operacionais nos DTCEAs de Conceição do Araguaia, Santarém e Macapá não sofram interrupções por falhas de logística.
- **Economicidade e Eficiência:** Substituir o modelo atual de pagamento de auxílio-transporte individualizado por uma solução coletiva que ofereça melhor custo-benefício e maior controle sobre a execução do serviço.
- **Qualidade e Segurança:** Prover transporte em veículos que atendam aos requisitos de segurança e conforto, conduzidos por profissionais qualificados, reduzindo o desgaste físico do efetivo no trajeto entre a Vila Militar e o local de trabalho.
- **Conformidade Legal:** Atender às diretrizes da IN 58/2022 e da Lei nº 14.133/2021, utilizando o aporte tecnológico e a especialização da iniciativa privada para ganhos de produtividade.

3. Área requisitante

Área Requisitante	Responsável
SEÇÃO DE TRANSPORTE DO CINDACTA IV	JOSÉ EDIZIO CAVALCANTE BANDEIRA

4. Descrição dos Requisitos da Contratação

4.1. Requisitos Indispensáveis e Padrões de Qualidade: Para garantir a continuidade das atividades operacionais e administrativas dos DTCEAs, o objeto da contratação deve atender aos seguintes requisitos:

- **Dinâmica Operacional:** O serviço deve assegurar o transporte terrestre de pessoal no trajeto Vila Militar – DTCEA – Vila Militar, com horários rigorosamente sincronizados com as trocas de turno operacionais e o expediente administrativo.
- **Disponibilidade Integral:** A contratada deve garantir a prestação do serviço 24 horas por dia, 7 dias por semana, incluindo feriados, para que não haja interrupção no controle do espaço aérea nas localidades atendidas.
- **Características da Frota:** Os veículos (tipo Van ou Micro-ônibus, conforme a lotação) devem ser dotados obrigatoriamente de sistema de ar-condicionado, cintos de segurança individuais e estar em perfeitas condições de uso, higiene e conservação.
- **Substituição Técnica:** É indispensável a capacidade de substituição imediata de veículos ou motoristas em caso de pane, acidentes ou faltas, garantindo que o tempo de resposta não comprometa a assunção dos turnos.
- **Idade da Frota:** Os veículos deverão possuir idade máxima de fabricação de 05 (cinco) anos, visando minimizar falhas mecânicas e garantir a segurança dos passageiros.

4.2. Critérios e Práticas de Sustentabilidade

Em conformidade com o inciso II do art. 9º da IN 58/2022, a execução do serviço deverá observar:

- **Controle de Poluentes:** A contratada deverá realizar manutenções preventivas periódicas para assegurar que os níveis de emissão de gases e ruídos estejam dentro dos limites permitidos pelos órgãos ambientais e pelo CONAMA.
- **Gestão de Insumos:** Responsabilidade pelo descarte correto de pneus, baterias e óleos lubrificantes decorrentes da manutenção da frota, priorizando empresas que utilizem sistemas de logística reversa.
- **Racionalização de Recursos:** Incentivo ao uso de combustíveis menos poluentes e adoção de práticas de lavagem dos veículos que evitem o desperdício de água.

4.3. Justificativa dos Requisitos

Tais requisitos são fundamentais para que a Administração selecione a proposta mais vantajosa, não apenas pelo menor preço, mas pela garantia de que os controladores e técnicos chegarão aos seus postos de trabalho com segurança e pontualidade, sanando a atual deficiência de transporte institucional nos destacamentos de Conceição do Araguaia, Santarém e Macapá.

5. Levantamento de Mercado

5.1. Prospeção e Análise de Soluções: Em conformidade com o inciso III do art. 9º da IN 58/2022, a Administração realizou análise das alternativas possíveis para sanar a ausência de apoio de transporte institucional, considerando:

- **Contratações Similares:** Foram analisados processos de contratação de transporte de pessoal realizados por outras unidades do Comando da Aeronáutica e órgãos da Administração Pública na região Norte. Identificou-se que o modelo de prestação de serviço continuado com fornecimento de veículos e motoristas é a metodologia mais difundida e eficaz para unidades isoladas ou que operam em regime de escala.
- **Diálogo com o Mercado:** Verificou-se a existência de empresas especializadas no transporte de passageiros em Santarém, Macapá e na região de Conceição do Araguaia, capazes de atender aos requisitos de segurança, conforto (ar-condicionado) e pontualidade exigidos pelo serviço de controle do espaço aéreo.

5.2. Estudo das Alternativas Possíveis:

- **Locação de Frota:** A locação de frota sem motorista é considerada uma solução inviável devido a entraves financeiros, logísticos e administrativos que comprometem a eficiência pública. Sob o aspecto financeiro e logístico, a Administração assumiria custos variáveis de difícil controle e a complexidade de gerir manutenções e substituições de veículos em localidades remotas, sem a garantia de prontidão imediata para as trocas de turno operacionais. Além disso, a inexistência de condutores nos quadros dos destacamentos exigiria o desvio de militares técnicos de suas atividades-fim para a condução dos veículos, configurando desvio de função e subutilização de recursos humanos especializados, o que torna a prestação de serviço com fornecimento de mão de obra a única alternativa tecnicamente adequada e economicamente razoável.

- **Aquisição de Frota Própria e Contratação de Motoristas:** Inviável devido ao alto investimento inicial e à necessidade de criar estrutura de manutenção e gestão de pessoal (motoristas) que não compõem o quadro técnico dos destacamentos.
- **Contratação de Serviço de Transporte Terceirizado (Solução Escolhida):** Apresenta-se como a melhor inovação logística para o caso, pois transfere à contratada a responsabilidade pela disponibilidade do veículo, manutenção e encargos, garantindo que o efetivo seja transportado de forma coletiva, segura e pontual entre as Vilas Militares e os DTCEAs.
- **Manutenção do Cenário Atual (Auxílio-Transporte):** Esta opção mostrou-se insuficiente, pois o pagamento do auxílio não garante a prontidão operacional. O deslocamento individual dos militares para os DTCEAs gera riscos de atrasos nas rendições de turno, especialmente em horários noturnos ou de difícil acesso.

5.3. Análise de Competitividade: Caso o número de fornecedores aptos a atender simultaneamente as três localidades seja considerado restrito, a Administração justifica o **parcelamento da solução em lotes por cidade**. Esta flexibilização permite que empresas de médio e pequeno porte com atuação local (Santarém, Macapá ou Conceição do Araguaia) participem do certame, aumentando a competitividade e garantindo o atendimento aos requisitos indispensáveis de qualidade e sustentabilidade sem criar barreiras desnecessárias ao mercado.

5.4. Justificativa da Escolha: A solução de terceirização foi escolhida por proporcionar o melhor custo-benefício, permitindo que a Administração foque exclusivamente na sua atividade-fim — a segurança da navegação aérea — enquanto garante um fluxo logístico eficiente para o seu pessoal técnico e operacional.

6. Descrição da solução como um todo

6.1. Escopo e Dinâmica da Solução: A solução consiste na contratação de serviços continuados de transporte terrestre de pessoal, mediante o fornecimento de veículos com motorista. O serviço abrange o deslocamento diário do efetivo no trajeto Vila Militar – DTCEA – Vila Militar, para atender às rendições de turno operacionais e ao expediente administrativo. Na composição dos preços deverão ser abrangidos para a regular prestação dos serviços, o fornecimento dos veículos necessários, mão-de-obra, combustível, manutenções preventiva e corretiva, limpeza, materiais, equipamentos, uniformes, tributos, impostos, licenciamentos, taxas, seguros, multas, fretes, pedágios, estacionamentos, acidentes, despesas indiretas, lucros, encargos, e quaisquer outros que incidam direta ou indiretamente na execução do objeto desta licitação, tudo que possa contribuir para a composição do custo final da prestação dos serviços.

Da classificação dos serviços a serem contratados se enquadram como as atividades materiais acessórias, instrumentais ou complementares aos assuntos que constituam área de competência legal do órgão ou da entidade (DECRETO Nº 9.507, DE 21 DE SETEMBRO DE 2018)

Os serviços de transporte com fornecimento de veículo com motorista destinados ao transporte de militares e civis que atuam nos Destacamentos de Controle do Espaço Aéreo de Conceição do Araguaia (DTCEA-AA), Santarém (DTCEA-SN) e Macapá (DTCEA-MQ) se enquadram como atividades materiais acessórias, instrumentais ou complementares à área de competência legal do órgão/entidade, nos termos do Decreto nº 9.507/2018.

Conforme o artigo 3º do referido Decreto, serviços que sejam auxiliares, instrumentais ou acessórios, e que não envolvam competências decisórias, estratégicas, de poder de polícia, regulação ou atividades inerentes aos cargos de seus quadros, podem ser objeto de execução indireta mediante contratação de terceiros, desde que a responsabilidade pela execução esteja claramente definida no contrato e não implique subordinação direta dos empregados da contratada ao órgão contratante

No caso do objeto descrito — serviço de transporte com veículo e motorista — trata-se de uma atividade de apoio logístico necessário à execução das atividades institucionais das unidades aeronáuticas, sem caracterizar atribuição finalística típica do quadro funcional nem demandar decisão institucional ou poder de polícia. Tal serviço, portanto, se caracteriza como acessório, instrumental ou complementar à missão institucional, qualificando-se para execução indireta por meio de contratação de terceiros, em conformidade com o Decreto nº 9.507/2018

Da natureza da solução

O objeto em questão caracteriza-se como serviços comuns, nos termos do art. 6º, XIII, da Lei nº 14.133/2021, uma vez que seus padrões de qualidade e desempenho podem ser definidos de forma objetiva no edital, por meio de especificações usuais de mercado, possibilitando a seleção da proposta mais vantajosa.

Da dedicação exclusiva ou não da mão de obra

Não se aplica tem em vista a solução.

Das aprovações e os Licenciamentos pertinentes junto às autoridades competentes

Não se aplica tem em vista a solução.

Subcontratação

Não será admitida a subcontratação

Essa vedação é tecnicamente justificada pela natureza do serviço contratado: trata-se de prestação de serviço contínuo de transporte de pessoal com fornecimento de veículo e motorista em localidades estratégicas de controle do espaço aéreo, onde a continuidade, a pontualidade e a responsabilidade direta da contratada são elementos essenciais à segurança operacional dos Destacamentos de Controle do Espaço Aéreo de Macapá, Santarém e Conceição do Araguaia. A vedação à subcontratação encontra amparo no art. 122 da Lei nº 14.133/2021, que autoriza a Administração a proibi-la quando as características do objeto assim o exigirem, garantindo que a empresa contratada responda integralmente pela execução, pela disponibilidade da frota, pela qualificação dos motoristas e pelo cumprimento rigoroso dos horários de rendição de turno, sem possibilidade de transferir essas obrigações a terceiros não habilitados no certame.

Do modelo de execução

Nos termos do art. 6º da Lei nº 14.133/2021, os contratos administrativos podem ser firmados sob diferentes modelos de execução, a depender da natureza do objeto, da forma de entrega, da duração da prestação e da responsabilidade técnica envolvida. Abaixo, apresenta-se um panorama dos principais regimes legalmente previstos, aplicáveis tanto a serviços quanto a fornecimentos:

- X – Compra: aquisição remunerada de bens para fornecimento de uma só vez ou parceladamente, considerada imediata aquela com prazo de entrega de até 30 (trinta) dias da ordem de fornecimento;
- XV – Serviços e fornecimentos contínuos: referem-se àqueles necessários à manutenção da atividade administrativa da Administração Pública, decorrentes de necessidades permanentes ou prolongadas, normalmente com execução renovável e ininterrupta;
- XVI – Serviços contínuos com dedicação exclusiva de mão de obra: caracterizam-se por exigir que:
 - a) os empregados do contratado estejam à disposição da Administração nas suas dependências;
 - b) não haja compartilhamento de recursos humanos e materiais com outros contratos;
 - c) haja possibilidade de fiscalização direta por parte da Administração;
- XVII – Serviços não contínuos ou contratados por escopo: são serviços com objeto e escopo específicos, a serem executados em período predeterminado, com possibilidade de prorrogação justificada até a conclusão do objeto;
- XXVIII – Empreitada por preço unitário: regime em que o contratado recebe por unidade executada, conforme medições, sendo adequado para objetos com quantidades variáveis;
- XXIX – Empreitada por preço global: regime de contratação por valor fixo e determinado para o escopo total previamente definido;
- XXX – Empreitada integral: contratação de empreendimento completo, abrangendo todas as etapas, sob responsabilidade do contratado, até a entrega final em condições de operação;
- XXXI – Contratação por tarefa: regime específico para pequenos serviços remunerados por preço certo, com ou sem fornecimento de materiais;
- XXXII – Contratação integrada: regime que abrange projeto, execução, fornecimentos, testes e entrega final pelo contratado, inclusive com pré-operação;
- XXXIII – Contratação semi-integrada: semelhante à integrada, mas com projeto básico fornecido pela Administração;
- XXXIV – Fornecimento com prestação de serviço associado: contratação em que o fornecedor, além de entregar o bem, responsabiliza-se por sua operação e/ou manutenção por tempo determinado.

Os serviços:

- São contínuos, pois exigem execução permanente ou ininterrupta (enquadram se no inciso XV);
- Não exigem dedicação exclusiva de mão de obra, tampouco alocação permanente de equipe (inciso XVI);

Da localidade

A relação a seguir apresenta as localidades que serão atendidas:

Estado	Cidade	Endereços das Vilas e Destacamentos
Amapá	Macapá	Vila Militar de Macapá - Rua Hildemar Maia, No 455 – Santa Rita – CEP: 68901-310 – Macapá-AP
		DTCEA-MQ - Rod. do Centenário, S/No – Alvorada - CEP: 68906-647-Macapá-AP
Pará	Santarém	DTCEA-SN - Avenida Eng. Fernando Guilhon – S/No – Santarenzinho - CEP: 68035-000 – Santarém-PA
		Vila Militar de Santarém - Av. Barão do Rio Branco, no 1751 - Jardim Santarém – CEP: 68005-310 – Santarém-PA
Pará	Conceição do	Vila Militar de Conceição do Araguaia - Rua Rio Maria, S/No - Vila Cruzeiro – CEP: 68540-000 – Conceição do Araguaia-PA

7. Estimativa das Quantidades a serem Contratadas

7.1. A estimativa das quantidades para a prestação de serviços de transporte nos DTCEAs de Conceição do Araguaia, Santarém e Macapá foi definida com base na necessidade real de deslocamento do efetivo técnico e operacional. Diferente de uma série histórica de consumo de combustível, esta estimativa baseia-se em fatos concretos de demanda operacional, visto que as unidades atualmente não possuem apoio de transporte institucional, dependendo exclusivamente do pagamento de auxílio-transporte individual.

7.2 A unidade de medida utilizada para quantificação do serviço será o número de rotas de acordo com o planejamento de viagens previstos para os 12 (doze) meses, estimou-se a quantidade abaixo:

ITEM	SUBITEM	ESTADO	LOCALIDADE	DESCRIÇÃO / ESPECIFICAÇÃO	UN	QTD (km) /Rota	ROTAS /DIA	DIAS
1	1.1	AMAPÁ	MACAPÁ	TRANSPORTE DE MILITARES PERTENCENTES AO EFETIVO DO DTCEA MQ – EFETIVO DE EXPEDIENTE-(TRAJETO VILA MILITAR X DTCEA-MQ) IDA E VOLTA (MANHÃ E TARDE) SAÍDA DA VILA MILITAR ÀS 07:30H E RETORNO SAINDO DO DTCEA MQ ÀS 16:10H – VIATURA COM CAPACIDADE MÍNIMA DE 23 LUGARES	km	6	2	22
	1.2			TRANSPORTE DE MILITARES PERTENCENTES AO EFETIVO DO DTCEA MQ – EQUIPE DE SERVIÇO FINS DE SEMANA – MANHÃ(IDA E VOLTA) SAÍDA DA VILA MILITAR PARA O DTCEA MQ ÀS 07:30H E RETORNO COM SAÍDA DO DTCEA MQ ÀS 08:40H – VIATURA COM CAPACIDADE MÍNIMA DE 2 LUGARES		12	1	8
	1.3			TRANSPORTE DE MILITARES PERTENCENTES AO EFETIVO DO DTCEA MQ – EFETIVO OPERACIONAL – MANHÃ(IDA E VOLTA) COM SAÍDA DA VILA MILITAR ÀS 07:00H E DESTINO AO DTCEA-MQ E SAÍDA DA VIATURA ÀS 11:40H DO DTCEA MQ COM DESTINO À VILA MILITAR – VIATURA COM CAPACIDADE MÍNIMA DE 2 LUGARES		12	1	30,4375
	1.4			TRANSPORTE DE MILITARES PERTENCENTES AO EFETIVO DO DTCEA MQ – EFETIVO OPERACIONAL – NOITE(IDA E VOLTA) COM SAÍDA DA VILA MILITAR ÀS 19:00H E DESTINO AO DTCEA MQ. SAÍDA DO DTCEA MQ ÀS 23:40H COM DESTINO PARA A VILA MILITAR – VIATURA COM CAPACIDADE MÍNIMA DE 2 LUGARES		12	1	30,4375
	2.1.			TRANSPORTE DE MILITARES PERTENCENTES AO EFETIVO DE EXPEDIENTE DO DTCEA SN (TRAJETO VILA MILITAR X DTCEA SN) IDA E VOLTA – VIATURA COM CAPACIDADE MÍNIMA DE 16 LUGARES (INCLUSO 1 MILITAR DO EFETIVO OPERACIONAL) COM SAÍDA DA VILA MILITAR ÀS 07:00H E RETORNO SAINDO DO DTCEA-SN ÀS 16:15H	km	15	2	22
	2.2			TRANSPORTE DE MILITARES PERTENCENTES AO EFETIVO DO DTCEA SN – PERÍODO MATUTINO - EFETIVO OPERACIONAL TRANSPORTE DE 1 MILITAR COM VIATURA SAINDO ÀS 07:00H DA VILA		15	1	8

2		PARÁ	SANTARÉM	MILITAR PARA O DTCEA-SN AOS FINAIS DE SEMANA – VIATURA COM CAPACIDADE MÍNIMA DE 2 LUGARES				
	2.3			TRANSPORTE DE MILITARES PERTENCENTES AO EFETIVO DO DTCEA SN – PERÍODO MATUTINO - EFETIVO OPERACIONAL TRANSPORTE DE 1 MILITAR COM VIATURA SAINDO ÀS 12:10H DO DTCEA-SN PARA A VILA MILITAR TODOS OS DIAS DO MÊS – VIATURA COM CAPACIDADE MÍNIMA DE 2 LUGARES		15	1	30,4375
	2.4			TRANSPORTE DE MILITARES PERTENCENTES AO EFETIVO DO DTCEA SN – PERÍODO NOTURNO - EFETIVO OPERACIONAL TRANSPORTE DE 1 MILITAR COM VIATURA SAINDO ÀS 19:15H DA VILA MILITAR PARA O DTCEA SN E VIATURA SAINDO ÀS 00:10H DO DTCEA SN PARA A VILA MILITAR TODOS OS DIAS DO MÊS – VIATURA COM CAPACIDADE MÍNIMA DE 2 LUGARES		15	2	30,4375
3	3.1	PARÁ	CONCEIÇÃO DO ARAGUÁIA	TRANSPORTE DE MILITARES PERTENCENTES AO EFETIVO DO DTCEA AA (TRAJETO VILA MILITAR X DTCEA-AA) IDA E VOLTA – VIATURA COM CAPACIDADE MÍNIMA DE 6 LUGARES		12	2	22

7.3 Para prestação do serviço serão necessários no mínimo 04 (quatro) tipos de veículos distintos, sendo 01 (Um) Micro-ônibus com capacidade de 23 lugares (ITEM 1), 01 (um) VAN/Boxer com capacidade mínima de 16 lugares (ITEM 5) que serão utilizados em dias úteis (início e término de expediente), 01 (um) MiniVAN/Multispace com capacidade mínima de 6 lugares (ITEM 9) e 01 (Um) carro tipo passeio que serão utilizados em dias distintos (início e término de escala operacional) (ITENS 2,3,4,6,7 E 8).

7.4.1 Os veículos do tipo Micro-ônibus devem ser do modelo executivo com capacidade mínima de 23 passageiros sentados, e possuir, no mínimo, ar-condicionado, poltronas reclináveis com braços rebatíveis em couro ou similar (ITEM 1);

7.4.2 Os veículos tipo Van/Boxer devem ser do modelo executivo com capacidade mínima de 16 passageiros sentados, e possuir, no mínimo, ar-condicionado, poltronas reclináveis com braços rebatíveis em couro ou similar (ITENS 5 e 9);

7.4.3 Os veículos tipo Passeio/Mini Van ou devem ser do modelo executivo com capacidade mínima de 2 passageiros, e possuir, no mínimo, ar-condicionado. (ITENS 2,3,4,6,7 e 8).

7.5 Os serviços a serem prestados deverão ser desenvolvidos de forma segura e confortável, nos itinerários discriminados abaixo:

GRUPO 1 - ITEM 1/2/3/4 - Itinerário - Vila militar de Macapá / Destacamento de Controle do Espaço Aéreo de Macapá / Vila militar de Macapá ;

GRUPO 2 - ITEM 5/6/7/8 - Itinerário - Vila militar de Santarém / Destacamento de Controle do Espaço Aéreo de Santarém / Vila militar de Santarém ;

ITEM 9 - Itinerário - Vila militar de Conceição do Araguaia / Destacamento de Controle do Espaço Aéreo de Conceição do Araguaia / Vila militar de Conceição do Araguaia;

8. Estimativa do Valor da Contratação

Valor (R\$): 868.190,40

8.1. Metodologia de Levantamento de Preços:

A estimativa do valor da contratação foi obtida por meio de pesquisa de preços de mercado, seguindo os parâmetros da Instrução Normativa SEGES/ME nº 65/2021. Foram utilizadas como fontes de referência:

- Consultas ao Painel de Preços do Governo Federal para contratações similares de transporte de pessoal na região Norte.
- Análise de contratos vigentes em outras unidades do Comando da Aeronáutica que apresentam características geográficas e operacionais semelhantes.
- Cotações diretas com fornecedores locais nas cidades de Santarém, Macapá e na região de Conceição do Araguaia, considerando as variações de custos de insumos (combustíveis e manutenção) nestas localidades.

8.2. Preços Unitários Referenciais e Memória de Cálculo:

O valor estimado baseia-se na aplicação de preços unitários por quilômetro rodado ou por disponibilidade de rota, conforme detalhado no Mapa de Preços. A memória de cálculo considera:

- Custo por KM/Rota: Composto por despesas diretas (combustível, lubrificantes, pneus), despesas indiretas (seguro total, manutenção preventiva), impostos e a margem de lucro da empresa.
- Encargos Sociais e Trabalhistas: Inclusão dos custos relativos à mão de obra (motoristas), respeitando as convenções coletivas de trabalho vigentes em cada estado (PA e AP).
- Quantitativo Estimado: Multiplicação do preço unitário pela frequência de viagens necessária para atender aos turnos operacionais e administrativos no trajeto Vila Militar-DTCEA-Vila Militar.

8.3. Valor Total Estimado:

Considerando que a Administração **não optou pelo sigilo do orçamento**, o valor total global estimado para a contratação, para o período de 12 meses, é de R\$ 868.190,40 (oitocentos e sessenta e oito mil e cento e noventa reais e quarenta centavos) . O detalhamento por lote (localidade) e por item encontra-se no anexo MAPA DE PREÇOS, que fundamenta a análise de exequibilidade das propostas.

8.4 Especificação Técnica de acordo com o catálogo eletrônico de padronização, ou a justificativa para não utilização

Conforme consulta ao Catálogo Eletrônico de Padronização (CEP/PNCP), verificou-se que não há item padronizado aplicável ao objeto em análise, constando apenas registro referente à aquisição de água mineral, conforme link: <https://www.gov.br/pncp/pt-br/catalogo-eletronico-de-padronizacao>.

Em relação ao CATMAT/CATSERV, identificou-se apenas no sistema Compras.gov.br o código:

- CATSERV: 24201 - PRESTACAO DE SERVICO DE TRANSPORTE PARA SERVIDOR - CONDUCAO DE VEICULO - OUTRAS NECESSIDADES

Embora não represente de forma integral as especificações técnicas deste objeto, será utilizado para registro no sistema, em atendimento às exigências do PNCP. Para efeito de licitação, o Termo de Referência trará a seguinte descrição detalhada:

ITEM	SUBITEM	ESTADO	LOCALIDADE	DESCRIÇÃO / ESPECIFICAÇÃO	UN	QTD (km) /rota	ROTAS /DIA	DIAS	VALOR UNITÁRIO (MENSAL)	VALOR TOTAL ANUAL	VALOR TOTAL BIANUAL
	1.1.			TRANSPORTE DE MILITARES PERTENCENTES AO EFETIVO DO DTCEA MQ – EFETIVO DE EXPEDIENTE- (TRAJETO VILA MILITAR X DTCEA-MQ) IDA E VOLTA (MANHÃ E TARDE) SAÍDA DA VILA MILITAR ÀS 07:30H E RETORNO SAINDO DO DTCEA MQ ÀS 16:10H – VIATURA COM CAPACIDADE MÍNIMA DE 23 LUGARES		6	2	22	R\$ 5.068,80	R\$ 60.825,60	R\$ 121.651,20
	1.2			TRANSPORTE DE MILITARES PERTENCENTES AO EFETIVO DO DTCEA MQ – EQUIPE DE SERVIÇO FINS DE SEMANA – MANHÃ (IDA E VOLTA) SAÍDA DA VILA MILITAR PARA O		12	1	8	R\$ 1.843,20	R\$ 22.118,40	R\$ 44.236,80

1		AMAPÁ	MACAPÁ	DTCEA MQ ÀS 07:30H E RETORNO COM SAÍDA DO DTCEA MQ ÀS 08:40H – VIATURA COM CAPACIDADE MÍNIMA DE 2 LUGARES						
	1.3			TRANSPORTE DE MILITARES PERTENCENTES AO EFETIVO DO DTCEA MQ – EFETIVO OPERACIONAL – MANHÃ(IDA E VOLTA) COM SAÍDA DA VILA MILITAR ÀS 07:00H E DESTINO AO DTCEA-MQ E SAÍDA DA VIATURA ÀS 11:40H DO DTCEA MQ COM DESTINO À VILA MILITAR – VIATURA COM CAPACIDADE MÍNIMA DE 2 LUGARES	12	1	30,4375	R\$ 7.012,80	R\$ 84.153,60	R\$ 168.307,20
	1.4			TRANSPORTE DE MILITARES PERTENCENTES AO EFETIVO DO DTCEA MQ – EFETIVO OPERACIONAL – NOITE(IDA E VOLTA) COM SAÍDA DA VILA MILITAR ÀS 19:00H E DESTINO AO DTCEA MQ. SAÍDA DO DTCEA MQ ÀS 23:40H COM DESTINO PARA A VILA MILITAR – VIATURA COM CAPACIDADE MÍNIMA DE 2 LUGARES	12	1	30,4375	R\$ 7.012,80	R\$ 84.153,60	R\$ 168.307,20
					TOTAL DO GRUPO 1			R\$ 20.937,60	R\$ 251.251,20	R\$ 502.502,40
	2.1			TRANSPORTE DE MILITARES PERTENCENTES AO EFETIVO DE EXPEDIENTE DO DTCEA SN (TRAJETO VILA MILITAR X DTCEA SN) IDA E VOLTA – VIATURA COM CAPACIDADE MÍNIMA DE 16 LUGARES (INCLUSO 1 MILITAR DO	15	2	22	R\$ 12.672,00	R\$ 152.064,00	R\$ 304.128,00

2		PARÁ	SANTARÉM	EFETIVO OPERACIONAL) COM SAÍDA DA VILA MILITAR ÀS 07:00H E RETORNO SAINDO DO DTCEA-SN ÀS 16:15H						
	2.2			TRANSPORTE DE MILITARES PERTENCENTES AO EFETIVO DO DTCEA SN – PERÍODO MATUTINO - EFETIVO OPERACIONAL TRANSPORTE DE 1 MILITAR COM VIATURA SAINDO ÀS 07:00H DA VILA MILITAR PARA O DTCEA-SN AOS FINAIS DE SEMANA – VIATURA COM CAPACIDADE MÍNIMA DE 2 LUGARES	15	1	8	R\$ 2.304,00	R\$ 27.648,00	R\$ 55.296,00
	2.3			TRANSPORTE DE MILITARES PERTENCENTES AO EFETIVO DO DTCEA SN – PERÍODO MATUTINO - EFETIVO OPERACIONAL TRANSPORTE DE 1 MILITAR COM VIATURA SAINDO ÀS 12:10H DO DTCEA-SN PARA A VILA MILITAR TODOS OS DIAS DO MÊS – VIATURA COM CAPACIDADE MÍNIMA DE 2 LUGARES	15	1	30,4375	R\$ 8.766,00	R\$ 105.192,00	R\$ 210.384,00
	2.4			TRANSPORTE DE MILITARES PERTENCENTES AO EFETIVO DO DTCEA SN – PERÍODO NOTURNO - EFETIVO OPERACIONAL TRANSPORTE DE 1 MILITAR COM VIATURA SAINDO ÀS 19:15H DA VILA MILITAR PARA O DTCEA SN E VIATURA SAINDO ÀS 00:10H DO DTCEA SN PARA A VILA MILITAR TODOS OS DIAS DO MÊS – VIATURA	15	2	30,4375	R\$ 17.532,00	R\$ 210.384,00	R\$ 420.768,00

				COM CAPACIDADE MÍNIMA DE 2 LUGARES						
					TOTAL DO GRUPO 2			R\$ 41.274,00	R\$ 495.288,00	R\$ 990.576,00
3	3.1	PARÁ	CONCEIÇÃO DO ARAGUÁIA	TRANSPORTE DE MILITARES PERTENCENTES AO EFETIVO DO DTCEA AA (TRAJETO VILA MILITAR X DTCEA- AA) IDA E VOLTA – VIATURA COM CAPACIDADE MÍNIMA DE 6 LUGARES	12	2	22	R\$ 10.137,60	R\$ 121.651,20	R\$ 243.302,40

Dessa forma, eventuais divergências entre a descrição genérica do CATSERV na plataforma compras.gov.br e as especificações detalhadas constantes neste ETP, no Termo de Referência e Edital deverão ser resolvidas em favor destas últimas, que prevalecerão para orientar a execução contratual

9. Justificativa para o Parcelamento ou não da Solução

A adoção do parcelamento do objeto nas licitações constitui regra geral da Administração Pública, sendo medida que visa ampliar a competitividade, aumentar a economicidade e permitir a seleção da proposta mais vantajosa, conforme estabelecido:

- No Art. 47 da Lei nº 14.133/2021, aplicável aos serviços em geral;
- No Art. 40, caput e §2º, aplicável às compras;
- E na Súmula nº 247 do TCU, que exige o parcelamento sempre que for técnica e economicamente viável.

Art. 47, caput, da Lei nº 14.133/2021

“As licitações de serviços atenderão aos princípios:

I – da padronização, considerada a compatibilidade de especificações estéticas, técnicas ou de desempenho;

II – do parcelamento, quando for tecnicamente viável e economicamente vantajoso.”

Art. 47, §1º

“Na aplicação do princípio do parcelamento deverão ser considerados:

I – a responsabilidade técnica;

II – o custo para a Administração de vários contratos frente às vantagens da redução de custos, com divisão do objeto em itens;

III – o dever de buscar a ampliação da competição e de evitar a concentração de mercado.”

Súmula 247 do TCU

“É obrigatória a adoção do parcelamento do objeto da licitação, sempre que tecnicamente viável e economicamente vantajoso, sem prejuízo da economia de escala.”

No caso presente, foi realizada avaliação técnica e mercadológica considerando a natureza dos serviços envolvidos — Prestação de serviços de transporte com fornecimento de veículo com motorista destinado ao transporte de militares/ civis que atuam nos Destacamentos de Controle do Espaço Aéreo de Conceição do Araguaia (DTCEA-AA), Santarém (DTCEA-SN) e Macapá (DTCEA-MQ) —, todos classificados como serviços contínuos sem dedicação de mão de obra exclusiva (Lei nº 14.133/2021, art. 6º, XVII), com objeto claramente delimitado e execução finita.

Após a análise, optou-se por realizar o parcelamento por grupo / município, o que fragmentaria excessivamente o objeto e acarretaria:

- **Viabilidade Logística:** As localidades atendidas situam-se em polos geográficos distintos nos estados do Pará e Amapá. O parcelamento permite que empresas com infraestrutura local (garagem, oficina e reserva técnica de veículos) participem do certame, garantindo a agilidade necessária para substituições em caso de pane e o cumprimento rigoroso dos horários de troca de turno.
- **Ampliação da Competitividade:** A divisão por lotes evita que apenas grandes empresas, com capacidade de atuar em múltiplos estados simultaneamente, possam concorrer. Isso fomenta a participação de fornecedores regionais e especializados de pequeno e médio porte, aumentando o número de proponentes e, conseqüentemente, a probabilidade de obter preços mais vantajosos.

- **Mitigação de Riscos:** Ao contratar lotes separados, a Administração evita a concentração de todos os serviços em um único fornecedor (risco de dependência). Caso uma empresa apresente falhas na execução em um dos destacamentos, a operação nas demais localidades permanece preservada.

Contudo, a formação de dois grupos homogêneos e um item único em separado funcionais foi considerada tecnicamente viável e economicamente vantajosa, nos seguintes termos:

- Grupo I – Prestação de serviços de transporte com fornecimento de veículo com motorista destinado ao transporte de militares/ civis que atuam nos Destacamentos de Controle do Espaço Aéreo de Macapá (DTCEA-MQ)
- Grupo II – Prestação de serviços de transporte com fornecimento de veículo com motorista destinado ao transporte de militares/ civis que atuam nos Destacamentos de Controle do Espaço Aéreo de Santarém (DTCEA-SN)
- Item 9 - Prestação de serviços de transporte com fornecimento de veículo com motorista destinado ao transporte de militares/ civis que atuam nos Destacamentos de Controle do Espaço Aéreo de Conceição do Araguaia (DTCEA-AA)

Preservação da Economia de Escala: Entende-se que o parcelamento não acarretará perda de economia de escala, visto que os custos operacionais (combustível, motorista e manutenção) são predominantemente locais. A cotação por lote reflete os custos reais de cada mercado regional, assegurando que o preço final seja justo e exequível para cada destacamento isoladamente.

Dessa forma, a estratégia de parcelamento por grupos técnicos atende plenamente aos princípios estabelecidos no art. 47 da Lei nº 14.133/2021, bem como à Súmula 247 do TCU, demonstrando-se a alternativa mais vantajosa para a Administração Pública, por alinhar:

- Compatibilidade técnica e estética (padronização);
- Competitividade e economicidade (eficiência da contratação);
- Racionalização administrativa (melhor gestão contratual).

10. Contratações Correlatas e/ou Interdependentes

10.1. Não há.

11. Alinhamento entre a Contratação e o Planejamento

11.1. A contratação está incluída no Plano Anual de Contratações e no Plano de Logística Sustentável do CINDACTA IV.

11.2. Os dados da dotação orçamentária própria para o exercício de 2026, prevista no orçamento da União, seguem a classificação abaixo:

I) Gestão/Unidade: 0001/120094

II) Fonte de Recursos: 1050A00008

III) Programa de Trabalho: ADM09.002.PT26

IV) Elemento de Despesa: 339033

V) Plano Interno: DC060401100

12. Enquadramento ME/EPP

12.1. Considerando o disposto no art. 4º da Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021, transcreve-se:

Art. 4º Aplicam-se às licitações e contratos disciplinados por esta Lei as disposições constantes dos arts. 42 a 49 da Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006.

§ 1º As disposições a que se refere o caput deste artigo não são aplicadas:

I – no caso de licitação para aquisição de bens ou contratação de serviços em geral, ao item cujo valor estimado for superior à receita bruta máxima admitida para fins de enquadramento como empresa de pequeno porte;

II – no caso de contratação de obras e serviços de engenharia, às licitações cujo valor estimado for superior à receita bruta máxima admitida para fins de enquadramento como empresa de pequeno porte.

§ 2º A obtenção dos benefícios referidos no caput deste artigo fica limitada às microempresas e empresas de pequeno porte que, no ano-calendário da licitação, não tenham celebrado com a Administração Pública contratos cujos valores somados ultrapassem a receita bruta máxima permitida para seu enquadramento, devendo o órgão ou entidade exigir do licitante declaração de que observa esse limite.

§ 3º Nas contratações com prazo de vigência superior a 1 (um) ano, será considerado o valor anual do contrato para fins da aplicação dos limites previstos nos §§ 1º e 2º deste artigo.

12.2. De forma complementar, destaca-se o teor do art. 48 da Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006, que dispõe sobre os instrumentos voltados à promoção do tratamento diferenciado às microempresas e empresas de pequeno porte:

Art. 48. Para o cumprimento do disposto no art. 47 desta Lei Complementar, a Administração Pública:

I – deverá realizar processo licitatório destinado exclusivamente à participação de microempresas e empresas de pequeno porte nos itens de contratação cujo valor seja de até R\$ 80.000,00 (oitenta mil reais);

II – poderá, em licitações para aquisição de obras e serviços, exigir dos licitantes a subcontratação de microempresa ou empresa de pequeno porte;

III – deverá estabelecer, nos certames para aquisição de bens de natureza divisível, cota de até 25% (vinte e cinco por cento) do objeto para contratação de microempresas e empresas de pequeno porte.

§ 2º Na hipótese do inciso II, os empenhos e pagamentos poderão ser realizados diretamente às microempresas e empresas de pequeno porte subcontratadas.

§ 3º Os benefícios previstos neste artigo poderão, justificadamente, priorizar a contratação de microempresas e empresas de pequeno porte sediadas local ou regionalmente, até o limite de 10% (dez por cento) do melhor preço válido.

12.3. Com base nos dispositivos legais acima transcritos, e considerando o valor estimado individual de cada item ou grupo constante neste Estudo Técnico Preliminar, entende-se que são passíveis de enquadramento como exclusivos para disputa entre Microempresas (ME) e Empresas de Pequeno Porte (EPP), nos termos do art. 48, inciso I, da LC nº 123/2006, aqueles cujo valor estimado anual for igual ou inferior a R\$ 80.000,00, observando-se o disposto no § 3º do art. 4º da Lei nº 14.133/2021 para contratos com vigência superior a um ano.

12.4. Portanto, os grupos da Seção 8 – Estimativa do Valor da Contratação NÃO serão destinados exclusivamente à participação de Microempresas (ME) e Empresas de Pequeno Porte (EPP).

13. Processo de Seleção do Fornecedor

O modelo a ser adotado pelas Administrações Públicas nas contratações de bens e serviços, em regra, é a licitação, sendo aplicáveis as modalidades de pregão, concorrência, concurso, leilão e diálogo competitivo, conforme disposto no art. 28 da Lei nº 14.133/2021, em combinação com o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal de 1988.

Nos casos em que o objeto possui padrão de desempenho e qualidade claramente definidos, como demonstrado na seção 6 deste ETP, considera-se tratar-se de serviços comuns, nos termos do art. 6º, XIII, da Lei nº 14.133/2021, cuja modalidade adequada é o pregão eletrônico.

Adicionalmente, considerando que o valor estimado da contratação (R\$ 868.190,40) supera os limites para dispensa por valor definidos no art. 75, inciso II, da Lei nº 14.133/2021, atualizados pelo Decreto nº 12.807/2025 para R\$ 65.492,11 no caso de outros serviços e compras, não se aplica a dispensa de licitação por valor, devendo o certame ser conduzido na forma licitatória.

Para a modalidade pregão, o critério de julgamento de menor preço ou maior desconto é obrigatório, conforme estabelece o art. 4º, inciso I, da IN SEGES/ME nº 73/2022.

No presente caso, será adotado o critério de julgamento por menor preço, com fundamento nos arts. 33, inciso I, e 34 da Lei nº 14.133/2021, os quais determinam que o julgamento por menor preço deve considerar o menor dispêndio para a Administração, atendidos os parâmetros mínimos de qualidade definidos no edital de licitação.

Dessa forma, a escolha do pregão eletrônico, com critério de julgamento por menor preço, por grupo, mostra-se a forma mais eficiente, segura e vantajosa para a Administração, atendendo integralmente aos fundamentos da Lei nº 14.133/2021 e às diretrizes da IN SEGES/ME nº 73/2022.

14. Condições Específicas para o TR

Garantia da contratação

14.1. Não será exigida a garantia da contratação de que tratam os arts. 96 e seguintes da Lei nº 14.133, de 2021, no percentual e condições descritas nas cláusulas do contrato.

14.1.1. Considerando a discricionariade conferida à Administração pelo Art. 96 da Lei nº 14.133/2021, opta-se pela não exigência de garantia contratual para a presente contratação, visto que a prestação de serviços de transporte nos destacamentos de Santarém, Macapá e Conceição do Araguaia apresenta baixa complexidade técnica e risco de inadimplemento controlado. A justificativa pauta-se na busca pela ampliação da competitividade, reduzindo barreiras de entrada e custos operacionais para as licitantes, o que tende a refletir em propostas mais vantajosas economicamente. Adicionalmente, o risco de prejuízo ao erário é mitigado pelo fato de o pagamento estar condicionado à efetiva execução do serviço (liquidação após medição), tornando o custo administrativo de gestão e custódia da garantia desproporcional ao benefício prático que ela ofereceria, atendendo, assim, aos princípios da eficiência e da economicidade."

Instalação de escritório

14.2. Não há necessidade de que o contratado possua estrutura na localidades.

Margens de Preferência para Bens e Serviços

14.3. Conforme link https://www.gov.br/gestao/pt-br/assuntos/comissao-interministerial-de-contratacoes-publicas-para-o-desenvolvimento-sustentavel/lista_completa_ncm_margens_res01.xlsx da lista completa de produtos com margem da página oficial da Comissão Interministerial de Contratações Públicas para o Desenvolvimento Sustentável – CICS, os bens e serviços que trata neste Estudo Técnico Preliminar, não possuem margens de preferências.

15. Duração e Reequilíbrio Eco. Financeira

15.1. DURAÇÃO

Ata de Registro de Preços (ARP)

15.1.1. Não se Aplica ao objeto da contratação.

Contrato ou Instrumento Equivalente

15.1.2. A contratação de empresa especializada se dará por um período inicial de 2 (dois) anos, podendo atingir o limite de 10 (dez) anos, conforme disposto nos artigos 106 e 107 da Lei nº 14.133/2021, desde que, a cada renovação, seja comprovada a vantajosidade econômica na manutenção do contrato.

Administração, conforme estabelecido no Acórdão 3.320/2013 - Segunda Câmara:

“O prazo de vigência de contratos de serviços contínuos deve ser estabelecido considerando-se as circunstâncias de forma objetiva, registrando no processo próprio o modo como interferem na decisão e quais suas consequências. Tal registro é especialmente importante quando se fizer necessário prazo inicial superior aos doze meses entendidos como regra pelo TCU. Há necessidade de se demonstrar o benefício decorrente do prazo estabelecido (Acórdão 3320/2013 Segunda Câmara).”

15.1.3. O princípio da competitividade é a essência da licitação. Em suma, esse princípio exige que se verifique a possibilidade de se ter um número ampliado de interessados que possam atender e fornecer o que a Administração Pública necessita. Portanto, a competição é a razão determinante do procedimento. Com um número maior de licitantes participando do evento licitatório, mais fácil será para a Administração Pública encontrar a melhor oferta. Muitas vezes, temos dificuldades para julgar a satisfação desse item editalício, porque a interpretação literal da legislação nos distancia do interesse público. Tais problemas de ordem prática devem ser resolvidos com a aplicação do princípio da competitividade, buscado com o alongamento da vigência do contrato.

15.1.4. O caput do art. 105 da Lei nº 14.133/21 determina que, no momento da contratação e a cada exercício financeiro, seja observada a disponibilidade orçamentária, bem como a previsão plurianual, quando a contratação ultrapassar 1 (um) exercício financeiro. A disciplina adotada se relaciona com questões orçamentárias. Devemos considerar que os serviços são imprescindíveis à execução diária das atividades e que são prestações auxiliares e necessárias à Administração no desempenho de suas funções. Tais serviços, se paralisados, podem pôr em risco a continuidade das atividades da Administração Pública. Dessa forma, a Lei nº 14.133/21, em seu art. 107, possibilita que os contratos de fornecimento e prestações contínuas tenham sua vigência prorrogada sucessivamente até o limite de 10 (dez) anos.

15.1.5. A razão da regra está cingida à inconveniência da paralisação das atividades que interessam à Administração. Conforme os ensinamentos de Marçal Justen Filho, a continuidade relaciona-se não propriamente à atividade desenvolvida pelos particulares, mas sim à permanência da necessidade pública a ser satisfeita.

15.1.6. Assim também dispõe a Orientação Normativa nº 38/2011 da AGU:

“Nos contratos de prestação de serviços de natureza continuada deve-se observar que:

- a) o prazo de vigência originário, de regra, é de até 12 meses;
- b) excepcionalmente, este prazo poderá ser fixado por período superior a 12 meses nos casos em que, diante da peculiaridade e/ou complexidade do objeto, fique tecnicamente demonstrado o benefício advindo para a Administração; e
- c) é juridicamente possível a prorrogação do contrato por prazo diverso do contratado originariamente.”

15.1.7. As sucessivas modificações no cenário das contratações públicas em relação à prestação de serviços contínuos levam à necessidade de melhor adequar as regras às carências rotineiras da Administração Pública, criando soluções que atendam às necessidades cotidianas da Administração. A razoabilidade impõe essa interpretação, pois não se mostra sensato exigir que a vigência dos contratos de serviços prestados de forma contínua fique limitada a 12 (doze) meses, já que a praxe administrativa é de prorrogar por período máximo permitido por lei. Se há uma contratação que foi prevista no orçamento e os recursos estão disponíveis, não há obstáculos.

15.1.8. Reduzir o alcance da contratação a 12 (doze) meses mostra-se temerário e contrário ao interesse público. Essa também é a posição firmada pelo Tribunal de Contas da União (TCU) no paradigmático Acórdão nº 1214/2013 – Plenário, onde, ao analisar as condições de gestão de contratos continuados no âmbito da Administração Pública, por meio de grupo de trabalho formado conjuntamente com a Advocacia-Geral da União e o Ministério do Planejamento, posicionou-se da seguinte forma:

“III. g – Prazo de vigência dos contratos de prestação de serviços de forma contínua

196. Conforme determina o art. 57, inciso II, da Lei 8.666/93, a duração dos contratos ficará adstrita à vigência dos respectivos créditos orçamentários, exceto quanto aos relativos à prestação de serviços a serem executados de forma contínua, que poderão ser prorrogados por iguais e sucessivos períodos com vistas à obtenção de preços e condições mais vantajosos para a administração, limitada a sessenta meses.

197. Portanto, como regra, a fixação do prazo de vigência dos contratos para a prestação de serviços de natureza contínua deve levar em consideração a obtenção de melhor preço e de condições mais vantajosas para a administração e não a vigência dos respectivos créditos orçamentários.

198. Seguindo orientação do TCU, tem sido praxe a administração pública firmar a vigência desses contratos por 12 (doze) meses e prorrogá-los sucessivamente, por iguais períodos, até o máximo de 60 (sessenta) meses.

199. Porém, o Grupo de estudos compreende que essa regra deve ser entendida de maneira que reste claro que o prazo de vigência fixado atende à sua finalidade, que é a obtenção do melhor preço e das condições mais vantajosas para a administração.

200. É pertinente concluir que, quanto maior o prazo de vigência desses contratos, maior é a segurança das empresas para ofertar seus preços, tendo em vista a estabilidade que lhes é oferecida no negócio. Com isso, é esperado um aumento da concorrência, com a expectativa de melhores preços e a participação de empresas melhor qualificadas para prestar os serviços.

201. Ademais, o prazo de vigência de 60 (sessenta) meses só traz benefícios à administração, visto que os procedimentos atualmente adotados para a prorrogação serão significativamente reduzidos.”

15.1.9. Considerando todas as colocações aqui citadas, conclui-se que os serviços de natureza contínua podem ser celebrados por períodos superiores, não se mostrando razoável impor que a vigência desses contratos fique limitada ao prazo de 12 (doze) meses. As peculiaridades cotidianas da Administração levam esta equipe de planejamento a propor o prazo de 10 (dez) anos, considerando também os requisitos que devem ser atendidos no momento da prorrogação.

15.1.10. Diante do exposto, um prazo de vigência maior tornaria a contratação mais atrativa, estaria inserida na lógica de mercado da duração de contratos para esse tipo de serviço, contribuiria para mitigar os riscos de uma eventual necessidade de realização de uma nova contratação do serviço em tela e atenderia aos princípios da economicidade, razoabilidade, competitividade e interesse público. Dessa forma, resta comprovado que a fixação do prazo de vigência mais estendido está em perfeita conformidade com a excepcionalidade prevista na Lei nº 14.133/2021, com a melhor doutrina e com a jurisprudência do Tribunal de Contas da União (TCU).

15.2. REEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO

Ata de Registro de Preços (ARP)

15.2.1. Não se aplica.

Contrato ou Instrumento Equivalente

15.2.2. Para assegurar o equilíbrio econômico-financeiro e garantir que a atualização dos valores reflita a variação real dos preços dos serviços, recomenda-se a utilização do Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) como parâmetro de reajuste. O IPCA, calculado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), é o principal indicador da inflação no Brasil e reflete a variação dos preços de um amplo conjunto de bens e serviços consumidos pelas famílias.

15.2.3. A escolha do IPCA como índice de reajuste se justifica pelos seguintes fatores:

- Abrangência e Representatividade: Reflete a inflação real do mercado consumidor e acompanha a variação dos preços dos serviços similares aos que serão executados neste instrumento.
- Estabilidade e Previsibilidade: Apresenta um comportamento mais estável em comparação com outros índices, evitando reajustes excessivos ou defasados.
- Conformidade com Práticas Contratuais: Amplamente aceito e utilizado em contratos administrativos para reajustes de preços.
- Adequação à Estrutura de Custos: Alinha-se melhor com os serviços que serão contratados.

15.2.4. Dessa forma, a escolha do IPCA como índice de reajuste anual dos preços do contrato atende ao princípio da razoabilidade e ao equilíbrio econômico-financeiro do contrato, garantindo que os valores praticados reflitam a realidade do mercado consumidor sem expor a Administração a riscos de reajustes excessivos ou defasados.

15.2.5. De forma a complementar os subitens anteriores e de preservar o equilíbrio econômico-financeiro, aplica-se o “reajustamento em sentido estrito”, definido na Lei nº 14.133/2021, art. 6º, LVIII, como a aplicação do índice de correção monetária previsto no contrato, devendo esse índice retratar a variação efetiva do custo de produção, admitidos índices específicos ou setoriais. O art. 25, §7º, determina a obrigatoriedade de previsão, no edital, de índice de reajustamento, com data-base vinculada à data do orçamento estimado e possibilidade de mais de um índice específico/setorial, conforme a realidade dos insumos.

15.2.6. Subsidiariamente, e no que for compatível com a Lei nº 14.133/2021, a IN SEGES/MPDG nº 5/2017 (Subseção VI – Repactuação e Reajuste) orienta que:

- a) o reajuste em sentido estrito consiste na aplicação de índice de correção monetária que reflita a variação efetiva do custo (art. 61 caput);
- b) admite-se sua estipulação em contratos com duração igual ou superior a 1 ano e sem dedicação exclusiva de mão de obra (art. 61, §1º);
- c) a periodicidade mínima é anual, e o termo inicial é a data da proposta ou do orçamento a que ela se referir, ou, para novos reajustes, a data do reajuste anterior (art. 61, §2º);
- d) é nula a tentativa de efeitos financeiros equivalentes a periodicidade inferior à anual (art. 61, §3º).

15.2.7. Independentemente da duração contratual, o edital deverá prever cláusula de reajuste, nos termos do art. 25, §7º, da Lei nº 14.133/2021.

15.2.8. Para a contagem da periodicidade, considera-se como termo inicial a data da apresentação da proposta pelo licitante vencedor, por refletir o momento de formação efetiva dos preços ofertados (art. 61, §2º, da IN nº 5/2017). Assim, o primeiro reajuste somente poderá ocorrer após 12 (doze) meses contados dessa data, aplicando-se os subsequentes a cada período anual.

15.2.9. O reajustamento assegura a aderência do preço contratado às variações efetivas de mercado, preserva a continuidade da prestação e evita prejuízos à Administração, garantindo uma gestão contratual eficiente e sustentável.

15.2.10. Para adequada atualização dos preços, recomenda-se a adoção de índice definido no subitem 15.2.4..

15.2.11. Periodicidade e marcos temporais:

I – O reajuste terá periodicidade mínima anual, sendo vedada a aplicação em períodos inferiores.

II – O primeiro reajuste poderá ocorrer após 12 (doze) meses da data-base (apresentação da proposta), e os subsequentes observarão o intervalo de 12 meses a partir do último reajuste.

III – Caso o contrato/ata se encerre antes de 12 meses da data-base, não haverá aplicação do reajuste, preservada a previsão editalícia e contratual (art. 25, §7º, da Lei nº 14.133/2021).

15.2.12. O reajuste incidirá para mais ou para menos, refletindo a variação efetiva do IPCA no período, em conformidade com o art. 6º, LVIII, da Lei nº 14.133/2021.

15.2.13. Esclarece-se que não se aplica a repactuação, própria de contratos de serviços contínuos com dedicação exclusiva de mão de obra. Para o presente objeto (serviço comum, sem dedicação exclusiva de mão de obra e execução sob o regime de empreitada por global), aplica-se o reajustamento em sentido estrito.

15.2.14. O reajuste não impede, quando cabível e demonstrados os pressupostos legais, a adoção de revisão extraordinária para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, nos termos da Lei nº 14.133/2021.

15.2.15. Condições para Concessão: Para que o pedido de reequilíbrio seja analisado para os serviços de transporte nos **DTCEAs de Conceição do Araguaia, Santarém e Macapá**, a contratada deverá:

- **Demonstrar a Imprevisibilidade:** Comprovar que o evento (ex: variação extraordinária no preço dos combustíveis acima dos índices inflacionários ou alterações tributárias) não era passível de previsão no momento da proposta.
- **Comprovar o Impacto Direto:** Apresentar planilha de custos comparativa entre o momento da assinatura do contrato e o momento do pedido, evidenciando a quebra do equilíbrio financeiro.
- **Formalizar o Pedido:** A solicitação deve ser feita por escrito, instruída com documentos fiscais, tabelas oficiais de preços ou outros meios de prova idôneos.

15.2.16. Diferenciação de Reajuste: Diferente do reajuste anual (que corrige a perda do valor da moeda), o reequilíbrio econômico-financeiro poderá ocorrer a qualquer momento da vigência contratual, desde que configurada a álea econômica extraordinária e extracontratual.

15.2.17. Análise pela Administração: A Administração analisará o pedido sob os aspectos técnico (conferência dos novos custos de insumos nas localidades do Pará e Amapá) e jurídico, podendo aceitar, rejeitar ou propor contraproposta fundamentada, sempre visando a continuidade do serviço essencial de transporte de pessoal para o controle do espaço aéreo.

15.2.18. Manutenção do Serviço: A protocolização de pedido de reequilíbrio não autoriza a contratada a interromper ou diminuir a frequência das rotas entre as Vilas Militares e os DTCEAs, devendo a execução manter-se integral até a decisão final do processo administrativo.

15.2.19. Para adequada atualização dos preços, recomenda-se a adoção de índice definido no subitem 16.2.14.

15.2.20. Periodicidade e marcos temporais:

I – O reajuste terá periodicidade mínima anual, sendo vedada a aplicação em períodos inferiores.

II – O primeiro reajuste poderá ocorrer após 12 (doze) meses da data-base (apresentação da proposta), e os subsequentes observarão o intervalo de 12 meses a partir do último reajuste.

III – Caso o contrato/ata se encerre antes de 12 meses da data-base, não haverá aplicação do reajuste, preservada a previsão editalícia e contratual (art. 25, §7º, da Lei nº 14.133/2021).

15.2.21. O reajuste incidirá para mais ou para menos, refletindo a variação efetiva do IPCA no período, em conformidade com o art. 6º, LVIII, da Lei nº 14.133/2021.

15.2.22. Esclarece-se que não se aplica a repactuação, própria de contratos de serviços contínuos com dedicação exclusiva de mão de obra. Para o presente objeto (serviço comum, sem dedicação exclusiva de mão de obra e execução sob o regime de empreitada por preço unitário), aplica-se o reajustamento em sentido estrito.

15.2.23. O reajuste não impede, quando cabível e demonstrados os pressupostos legais, a adoção de revisão extraordinária para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, nos termos da Lei nº 14.133/2021.

16. Condições para Seleção do Fornecedor

- Nota Explicativa apresentada nos Termos de Referência do comprasgov:

É fundamental que a Administração observe que exigências demasiadas poderão prejudicar a competitividade da licitação e ofender a o disposto no art. 37, inciso XXI da Constituição Federal, o qual preceitua que “o processo de licitação pública... somente permitirá as exigências de qualificação técnica e econômica indispensáveis à garantia do cumprimento das obrigações”.

O art. 70, III, da Lei Nº 14.133/2021, por sua vez, dispõe que as exigências de habilitação poderão ser dispensadas, “total ou parcialmente, nas contratações para entrega imediata, nas contratações em valores inferiores a 1/4 (um quarto) do limite para dispensa de licitação para compras em geral e nas contratações de produto para pesquisa e desenvolvimento até o valor de R\$ 300.000,00 (trezentos mil reais).” (Referidos valores são atualizados anualmente por Decreto, conforme art. 182 da mesma Lei).

A combinação da disposição constitucional com a disposição legal resulta que as exigências de qualificação técnica e econômica nas situações retratadas no art. 70, III, deve ser excepcional e justificada. **Nas demais situações, em razão da diretriz constitucional, a Administração deve observar, diante do caso concreto, se o objeto da contratação demanda a exigência de todos os requisitos de habilitação apresentados neste modelo, levando-se em consideração o vulto e/ou a complexidade do objeto, a essencialidade do serviço e os riscos decorrentes de sua paralisação em função da eventual incapacidade econômica da contratada em suportar vicissitudes contratuais, excluindo-se o que entender excessivo.**

Em contratações divididas em itens, as exigências de habilitação podem adequar-se a essa divisibilidade, sendo possível, em um mesmo instrumento, a exigência de requisitos de habilitação mais amplos somente para alguns itens. Para se fazer isso, basta acrescentar uma ressalva ao final na exigência pertinente, tal como “(exigência relativa somente aos itens X, Y, Z)”.

É vedada a inclusão de requisitos que não tenham suporte nos arts. 66 a 69 da Lei nº 14.133, de 2021.

16.1. Habilitação jurídica

16.1.1. Justificativa para o afastamento ou não de cooperativas e/ ou consórcios

16.1.1.1. Cooperativa:

16.1.1.1.1. Nos termos da Lei nº 12.690/2012 e da jurisprudência consolidada do Tribunal de Contas da União, notadamente a Súmula nº 281, é permitida a participação de cooperativas em processos licitatórios, desde que observados no mínimo os seguintes requisitos:

I - Objeto social compatível – o estatuto da cooperativa deve contemplar expressamente a Prestação de serviços de transporte com fornecimento de veículo com motorista, objeto deste processo;

II - Qualificação técnica – deve ser comprovada a capacidade técnica dos cooperados para execução do serviço especializado, mediante atestados de desempenho anterior ou documentos equivalentes;

III - Regime cooperado – a cooperativa deve comprovar que atua em conformidade com o regime de trabalho associado, com divisão proporcional de receitas e despesas entre os cooperados, conforme previsto em lei;

IV - Vedação à intermediação de mão de obra subordinada – não será admitida a participação de cooperativas que atuem como meras intermediadoras de mão de obra subordinada, em desacordo com o art. 5º da Lei nº 12.690/2012;

V - Gestão e execução – nos casos de execução fora da sede, a cooperativa deverá demonstrar modelo de gestão compartilhada, com revezamento de funções de coordenação, supervisão e preposto, evitando a configuração de vínculo empregatício.

16.1.1.1.2. Assim, fica assegurada a participação de cooperativas regularmente constituídas, desde que comprovem a plena adequação aos requisitos legais e operacionais exigidos, sem prejuízo da competitividade, da economicidade e da execução regular do contrato.

16.1.1.2. Consórcios:

16.1.1.2.1. Nos termos do art. 15 da Lei nº 14.133/2021 e da jurisprudência do Tribunal de Contas da União, é permitida a participação de empresas em consórcio nas licitações, observadas no mínimo as seguintes condições:

I - Objeto social compatível – cada empresa consorciada deverá comprovar, em seu contrato/estatuto social, que possui finalidade relacionada ao prestação de serviços de transporte com fornecimento de veículo com motorista, de forma a garantir a aptidão técnica para execução do objeto;

II - Compromisso formal – apresentação de compromisso público ou particular de constituição do consórcio, subscrito pelos consorciados, conforme art. 15, I;

III - Empresa líder – indicação da empresa líder do consórcio, responsável por sua representação perante a Administração;

IV - Somatório para habilitação – será admitido o somatório dos quantitativos de cada consorciado para efeito de habilitação técnica, e o somatório dos valores para efeito de habilitação econômico-financeira, nos termos do art. 15, III;

V - Vedação à múltipla participação – é vedada a participação de empresa consorciada em mais de um consórcio ou de forma isolada na mesma licitação;

VI - Responsabilidade solidária – os integrantes do consórcio responderão solidariamente pelos atos praticados, tanto na fase de licitação quanto na execução do contrato, conforme art. 15, V;

VII - Exigência econômico-financeira – será aplicado acréscimo de 20% (vinte por cento) sobre os índices de habilitação econômico-financeira exigidos de licitantes individuais, percentual considerado adequado ao objeto, nos termos do art. 15, §1º;

VIII - Formalização obrigatória – o consórcio vencedor deverá ser formalmente constituído e registrado antes da assinatura do contrato, nos termos do art. 15, §3º.

16.1.1.2.2. Assim, a participação em consórcio será admitida no presente certame, desde que respeitadas integralmente as exigências legais e regulamentares, sem prejuízo da competitividade, da economicidade e da adequada execução do contrato.

16.1.2. Ato de autorização para o exercício da atividade:

17.1.1.2. A contratada deverá providenciar toda e qualquer autorização juntos aos órgãos ambientais, estaduais e municipais competentes que sejam requeridos para o exercício da atividade.

16.1.3. Atendimento a Legislação Especial:

16.1.1.3. A equipe de planejamento não identificou legislação que exija.

16.2. Habilitação Financeira:

Justificativa da Aplicação: O contrato prevê vigência inicial de 24 meses, com valor estimado de R\$ 868.190,40 anuais, exigindo da contratada capacidade de arcar com custos operacionais mensais recorrentes que incluem mão de obra (motoristas), manutenção preventiva e corretiva da frota, combustível, seguros e licenciamentos em três municípios distintos. A comprovação de índices de liquidez e solvência compatíveis é necessária para mitigar o risco de paralisação do serviço por inadimplência ou incapacidade financeira da contratada, dado que a interrupção das rotas afeta diretamente operações de segurança aérea ininterruptas.

As exigências são proporcionais ao objeto e não restringem indevidamente a competitividade, em conformidade com o art. 67 da Lei nº 14.133/2021 e com o Estudo Técnico Preliminar nº 17/2026, que identifica a disponibilidade de fornecedores locais nas três localidades atendidas.

16.2.1. Considerando o valor estimado anual previsto no presente Estudo, faz-se necessário solicitar a comprovação da aptidão econômico-financeira dos licitantes para o cumprimento das obrigações decorrentes da execução futura. Para tanto, devem ser exigidos os seguintes documentos:

- Balanço patrimonial, demonstração do resultado do exercício e demais demonstrações contábeis dos dois últimos exercícios sociais, já exigíveis e apresentados na forma da lei;
- Certidão negativa de feitos sobre falência, expedida pelo distribuidor da sede do licitante;
- Declaração assinada por profissional habilitado da área contábil, atestando que o licitante atende aos índices econômico-financeiros estabelecidos no edital;
- Exigência de capital mínimo ou patrimônio líquido mínimo equivalente a até 10% (dez por cento) do valor estimado da contratação.

16.2.2. A exigência de declaração assinada por profissional habilitado da área contábil reforça a legitimidade da documentação para a análise do pregoeiro, tendo em vista que a Administração não dispõe de profissional especializado para auditar e interpretar os demonstrativos contábeis apresentados pelos licitantes.

16.2.3. A exigência de patrimônio líquido mínimo de até 10% do valor estimado da contratação justifica-se por ser a medida mais razoável para avaliar a capacidade financeira do licitante, considerando o conjunto de seus ativos e passivos, e não apenas sua reserva de capital.

16.3. Habilitação Técnica Profissional e Operacional

Justificativa da Aplicação: A exigência decorre da necessidade de comprovar que a empresa contratada já operou frota de veículos (vans, micro-ônibus ou similares) em rotas diárias com horários fixos e elevada regularidade. O serviço demanda capacidade de substituição imediata de veículos e motoristas em localidades remotas dos estados do Pará e Amapá, sem tolerância a atrasos que comprometam a troca de turnos. A contratação de empresa sem experiência comprovada nesse tipo de operação elevaria o risco de inexecução, inviabilizando a garantia de prontidão operacional exigida.

16.3.1. Da Qualificação Técnica:

16.3.2. Registro no Conselho Profissional:

16.3.2.1. A equipe de planejamento não identificou legislação que exija.

16.3.2. Da qualificação técnica-operacional:

16.3.2.1. Como requisito de habilitação, a licitante deverá apresentar um ou mais atestados de capacidade técnica, fornecidos por pessoas jurídicas de direito público ou privado, que comprovem a execução de serviços de transporte rodoviário de passageiros com características, quantidades e prazos compatíveis com o objeto desta contratação.

- **Pertinência Operacional:** O atestado deve demonstrar que a empresa já gerenciou frotas de porte similar (vans, micro-ônibus ou veículos utilitários) e cumpriu cronogramas de rotas com frequências diárias.

16.3.2.2. Os atestados ou certidões deverão conter, no mínimo:

- Nome do contratante e do contratado;
- Objeto detalhado dos serviços prestados;
- Quantidade, escopo e complexidade executados;
- Local e período da execução;
- Grau de satisfação ou conformidade do serviço (quando disponível).

16.3.2.3. A exigência de qualificação técnica tem como objetivo:

- Assegurar a capacidade mínima de execução dos licitantes;
- Garantir qualidade, uniformidade e aderência ao padrão visual institucional;
- Evitar contratações de risco com empresas inexperientes;
- Preservar a economicidade, a eficiência e o interesse público na execução dos serviços.

16.3.3. Da qualificação técnica-profissional:

16.3.3.1. A equipe de planejamento não identificou legislação que exija.

17. Benefícios a serem alcançados com a contratação

17.1. Efetividade e Eficiência Operacional:

O principal benefício direto é a garantia da prontidão operacional do controle do espaço aéreo. Ao centralizar o transporte no trajeto Vila Militar – DTCEA – Vila Militar, a Administração elimina o risco de atrasos nas rendições de turno decorrentes de problemas individuais de locomoção dos militares. Isso assegura que o serviço público essencial, que funciona em regime de 24 horas, seja prestado sem interrupções.

17.2. Economicidade e Melhor Aproveitamento de Recursos:

A contratação apresenta vantagens financeiras e administrativas claras:

Redução de Processos Administrativos: A substituição do pagamento individual de auxílio-transporte por um único contrato de prestação de serviços reduz drasticamente a carga de trabalho do setor de finanças e pessoal, permitindo que os recursos humanos da Administração foquem em atividades analíticas e estratégicas.

Otimização Financeira: O modelo de transporte coletivo tende a apresentar um custo per capita inferior ao pagamento de auxílios individuais, especialmente ao considerar a economia de escala obtida pela contratação conjunta para as três localidades.

Foco na Atividade-Fim: Evita-se o gasto com a manutenção de uma frota própria (oficinas, peças, combustíveis e seguros), transferindo a gestão desses insumos e os riscos de depreciação para a iniciativa privada.

17.3. Eficácia e Qualidade de Vida:

A contratação promove a melhoria das condições de trabalho para o efetivo. O transporte em veículos climatizados e seguros reduz o desgaste físico dos militares antes do início do turno operacional, o que impacta positivamente na atenção e no desempenho técnico necessário para a segurança do tráfego aéreo.

17.4. Desenvolvimento Nacional Sustentável:

Em conformidade com o inciso X do art. 9º da IN 58/2022, a contratação contribui para o desenvolvimento sustentável 2por meio de:

Incentivo à Economia Regional: O parcelamento em lotes fomenta o mercado local de transportes em Santarém, Macapá e Conceição do Araguaia, gerando empregos diretos (motoristas e mecânicos) e renda nas localidades.

Sustentabilidade Ambiental: As exigências editalícias de manutenção preventiva rigorosa garantem a redução da emissão de gases poluentes e o descarte adequado de resíduos sólidos (pneus e óleos), promovendo uma operação logística mais limpa e consciente.

17.5. Segurança Jurídica:

A adoção do modelo de serviço contínuo sob a Lei nº 14.133/2021 confere maior transparência e controle sobre os gastos públicos, garantindo que o Estado receba um serviço com padrões de qualidade e desempenho previamente definidos e fiscalizáveis.

18. Possíveis Impactos Ambientais

18.1. Conforme disposto no Guia Nacional de Contratações Sustentáveis, as contratações devem priorizar práticas de sustentabilidade e gestão ambiental, promovendo o desenvolvimento sustentável e a preservação dos recursos naturais.

18.1.1. Emissão de Poluentes Atmosféricos e Ruídos:

- Impacto: A circulação diária de veículos para o transporte do efetivo no trajeto Vila Militar – DTCEA gera a emissão de gases de efeito estufa (CO, NO_x) e poluição sonora.
- Medida Mitigadora: A contratada deverá realizar manutenções preventivas periódicas nos sistemas de injeção e escapamento. Será exigido o cumprimento dos padrões estabelecidos pelo PROCONVE e as inspeções deverão garantir que os níveis de ruído estejam dentro dos limites permitidos pelo CONAMA. O uso de veículos com idade reduzida (conforme item 4.1) naturalmente mitiga este impacto por possuírem tecnologias mais limpas.

18.2. Geração de Resíduos Sólidos e Líquidos (Manutenção):

- Impacto: A manutenção da frota gera resíduos perigosos, como óleos lubrificantes usados, filtros, baterias e pneus inservíveis.
- Medida Mitigadora: É vedada a realização de manutenção pesada, lavagem ou troca de óleo nas dependências das Vilas Militares ou dos DTCEAs. A contratada deve utilizar oficinas próprias ou credenciadas que possuam sistema de gestão de resíduos. Deve-se exigir o comprovante de descarte adequado (logística reversa) de pneus e baterias, além do certificado de destinação final de óleos lubrificantes (rerrefino).

18.3. Consumo de Recursos Naturais:

- Impacto: Consumo de combustíveis fósseis e água para a limpeza da frota.
- Medida Mitigadora: A Administração incentivará, sempre que possível, o uso de biocombustíveis e a adoção de técnicas de lavagem a seco ou com reuso de água pela contratada em suas instalações, visando a racionalização dos recursos hídricos.

18.4. Vazamentos Acidentais:

- Impacto: Risco de vazamento de fluidos (combustível/óleo) nas vias de acesso ou pátios dos destacamentos.
- Medida Mitigadora: A fiscalização do contrato exigirá a substituição imediata de qualquer veículo que apresente vazamentos visíveis. A contratada deve orientar seus motoristas sobre procedimentos de emergência para contenção primária em caso de incidentes.

18.5. Conclusão sobre o Impacto:

Os impactos ambientais desta contratação são considerados de baixa magnitude e controláveis por meio das obrigações contratuais de manutenção e conformidade legal descritas nos Requisitos da Contratação. A fiscalização atuará para garantir que as medidas mitigadoras sejam efetivamente aplicadas durante toda a vigência do serviço.

19. Providências a serem Adotadas

19. PROVIDÊNCIAS A SEREM ADOTADAS

19.1. Designação e Capacitação da Equipe de Fiscalização:

Previamente à celebração do contrato, a Administração deverá designar, por meio de ato oficial, os fiscais técnicos e administrativos para cada localidade (Conceição do Araguaia, Santarém e Macapá).

- Capacitação: Caso os servidores designados não possuam experiência prévia com a nova Lei de Licitações (Lei nº 14.133/2021) ou com a fiscalização de serviços de transporte, deverão ser submetidos a treinamento específico ou orientação técnica sobre os procedimentos de medição (por quilometragem/rota) e conferência de documentos trabalhistas da contratada.

19.2. Adequação do Ambiente e Fluxo de Comunicação:

- Pontos de Embarque e Desembarque: Deverão ser formalmente definidos os locais exatos para a parada dos veículos nas Vilas Militares e nos respectivos destacamentos, garantindo que não haja interferência no fluxo operacional de segurança dos portões.
- Canais de Comunicação: Estabelecimento de um canal de comunicação direta (telefone/aplicativo) entre o fiscal de cada DTCEA e o preposto da contratada, assegurando agilidade em casos de atrasos ou necessidade de substituição de veículos.

19.3. Planejamento Financeiro e Orçamentário:

- Como hoje o apoio é realizado via auxílio-transporte, a Administração deverá realizar o ajuste interno nas rubricas orçamentárias, garantindo que o recurso destinado ao custeio do contrato de prestação de serviços esteja devidamente empenhado antes da emissão da primeira Ordem de Serviço.

19.4. Credenciamento e Segurança:

- Deverá ser estabelecido o protocolo para o credenciamento prévio dos motoristas e veículos da contratada perante as Seções de Segurança das respectivas guarnições, visando agilizar o acesso às áreas militares desde o primeiro dia de execução contratual.

19.5. Gestão de Pessoal (Auxílio-Transporte):

- Deverá ser publicada orientação ao efetivo informando sobre o início do transporte institucional e a consequente cessação do pagamento do auxílio-transporte para os deslocamentos contemplados pela nova rota (Vila Militar-DTCEA-Vila Militar), evitando o recebimento indevido e garantindo a conformidade administrativa.

20. Aprovação e motivação

Prestação de serviços de transporte com fornecimento de veículo com motorista destinado ao transporte de militares/ civis que atuam nos Destacamentos de Controle do Espaço Aéreo de Conceição do Araguaia (DTCEA-AA), Santarém (DTCEA-SN) e Macapá (DTCEA-MQ).. A medida contribui para atender à necessidade de garantir a prontidão operacional do controle do espaço aéreo. Ao centralizar o transporte no trajeto Vila Militar – DTCEA – Vila Militar, a Administração elimina o risco de atrasos nas rendições de turno decorrentes de problemas individuais de locomoção dos militares. Isso assegura que o serviço público essencial, que funciona em regime de 24 horas, seja prestado sem interrupções

A solicitação encontra-se em consonância com o Planejamento de Contratações Anuais (PCA) 2026, da Base Aérea de Manaus, sob o indicador da futura contratação 120630-163/2026

Os preços estão compatíveis com os valores de mercado.

APROVO, considerando que o Estudo Técnico Preliminar elaborado pela Equipe de Planejamento de Contratações do CINDACTA IV.

Brig Ar Marcelo da Costa Antunes

21. Declaração de Viabilidade

Esta equipe de planejamento declara **viável** esta contratação.

21.1. Justificativa da Viabilidade

Com base na análise realizada no presente estudo técnico preliminar, a contratação demonstra-se viável em relação à disponibilidade no mercado. Não foram identificados obstáculos que inviabilizem a continuidade desse processo de contratação com base nos requisitos mencionados. Por fim, é importante ressaltar que os serviços buscam melhorar a eficiência da prontidão e logísticas institucionais, em consonância com os princípios da eficiência, padronização, economicidade e sustentabilidade, conforme previsto na legislação aplicável. Assim, a equipe responsável pelo planejamento dessa contratação declara sua viabilidade sem restrição com base neste Estudo Técnico Preliminar, conforme estabelecido no inciso XIII do artigo 9º da Instrução Normativa SEGES Nº 58, de 8 de agosto de 2022

22. Responsáveis

Todas as assinaturas eletrônicas seguem o horário oficial de Brasília e fundamentam-se no §3º do Art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).

ANDRE CARREIRO DE AQUINO

Membro da comissão de contratação

ANTONIO FELIPE FONTENELE PINTO

Membro da comissão de contratação

JOSE EDIZIO CAVALCANTE BANDEIRA

Membro da comissão de contratação

MARCELO DA COSTA ANTUNES

Autoridade competente



MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA

CONTROLE DE ASSINATURAS ELETRÔNICAS DO DOCUMENTO

Documento:	06 - ETP_120630-000017-2026
Data/Hora de Criação:	06/04/2026 13:12:31
Páginas do Documento:	20
Páginas Totais (Doc. + Ass.)	21
Hash MD5:	f302fccc682ade6547fd058bca3ade2b
Verificação de Autenticidade:	https://autenticidade-documento.sti.fab.mil.br/assinatura

Este documento foi assinado e conferido eletronicamente com fundamento no artigo 6º, do Decreto nº 8.539 de 08/10/2015 da Presidência da República pelos assinantes abaixo:

Assinado via ASSINATURA CADASTRAL por Terceiro Sargento ANDRE CARREIRO DE AQUINO no dia 13/04/2026 às 15:23:24 no horário oficial de Brasília.

Assinado via ASSINATURA CADASTRAL por Terceiro Sargento ANTONIO FELIPE FONTENELE PINTO no dia 13/04/2026 às 15:25:11 no horário oficial de Brasília.

Assinado via ASSINATURA CADASTRAL por Cap JOSÉ EDIZIO CAVALCANTE BANDEIRA no dia 14/04/2026 às 10:20:47 no horário oficial de Brasília.

Assinado via ASSINATURA CADASTRAL por Terceiro Sargento ANTONIO FELIPE FONTENELE PINTO no dia 16/04/2026 às 10:09:41 no horário oficial de Brasília.

Assinado via ASSINATURA CADASTRAL por Cel HERBERT MENDES LIMA no dia 22/04/2026 às 09:42:13 no horário oficial de Brasília.

Assinado via ASSINATURA CADASTRAL por Brig Ar MARCELO DA COSTA ANTUNES no dia 22/04/2026 às 15:45:27 no horário oficial de Brasília.

CONTROLE DE ASSINATURAS ELETRÔNICAS DO DOCUMENTO