

SUP.REGIONAL RECEITA FEDERAL DA 8A.RF/SP

Estudo Técnico Preliminar 35/2026**1. Informações Básicas**

Número do processo: 13032.409424/2026-58

2. Descrição da necessidade

2.1. A Receita Federal do Brasil (RFB) é um órgão que tem como um de seus objetivos a conformidade tributária e aduaneira. Dessa forma, desempenha um papel fundamental no planejamento, coordenação e realização de atividades de fiscalização e repressão aos ilícitos aduaneiros como contrafação, pirataria, contrabando e descaminho.

A atuação aduaneira exige que a RFB mantenha uma vigilância constante sobre os centros de comércio popular, onde a incidência de produtos irregulares é elevada. Ações realizadas recentemente evidenciam que enfrentar a pirataria e o comércio ilegal de produtos como eletrônicos, perfumes, calçados e vestuário é importante para garantir o cumprimento das obrigações fiscais e para proteger os consumidores.

2.2. Para que tais operações alcancem seus objetivos, a logística de retirada das mercadorias deve ser executada com precisão, evitando que a ação fiscal de vigilância e repressão se transforme em um gargalo operacional ou em um risco desnecessário para os servidores envolvidos.

O ciclo operacional da apreensão inicia-se na identificação do ilícito e culmina na guarda segura da mercadoria nos Depósitos de Mercadorias Apreendidas (DMAs). Contudo, o hiato entre a lavratura do auto de infração e o armazenamento físico é onde residem alguns riscos.

2.3. Atualmente, a RFB não possui frota de veículos próprios dimensionada para operações massivas em áreas urbanas restritas. Além disso, não tem, em seu quadro de servidores, pessoal destinado ao carregamento de fardos e caixas.

A necessidade do órgão, portanto, configura-se como a busca por uma solução logística que englobe três pilares fundamentais:

1. Transporte especializado capaz de proteger a carga e circular em áreas urbanas restritas;
2. Mão de obra capacitada para o manuseio e transporte físico de mercadorias;
3. Insumos de acondicionamento que garantam a organização e a integridade da prova material apreendida.

2.4. Sem a integração desses três elementos em uma contratação única e eficiente, a RFB enfrenta o risco de paralisia operacional, na qual a mercadoria é apreendida, mas não pode ser removida com a velocidade exigida, expondo a equipe fiscal e a mercadoria a riscos de segurança e depreciação.

2.5. Ressalta-se que foi feita recentemente uma licitação para a contratação de serviços de transporte de carga e mão de obra (processo nº 10752.720033/2023-25), cujo contrato ainda está vigente. Contudo, tal contratação está sendo mais apropriada e utilizada para o transporte de filtros de cigarro (produto obtido após a destruição e separação de componentes de cigarros apreendidos) até locais de destinação. Já a presente contratação visará sobretudo o transporte durante as ações de vigilância e repressão em que há a necessidade de caminhões com plataformas elevatórias e rastreamento/fechamento eletrônico do baú, só permitindo a abertura no destino. Além disso, há a necessidade de supervisores, materiais para embalagem, carrinho de carga, serviços de chaveiro e alimentação, não previstos na contratação anterior.

2.6. Os serviços necessários nessa contratação são comuns, já que seus padrões de desempenho, qualidade e especificações técnicas podem ser definidos objetivamente no edital, baseando-se em especificações usuais de mercado.

3. Área requisitante

Área Requisitante	Responsável
Divisão de Programação e Logística (Dipol)	Renato Teixeira Arten

4. Descrição dos Requisitos da Contratação

4.1. As operações da RFB no estado de São Paulo variam desde algumas mais específicas e pontuais até as mais abrangentes. Dessa forma, os veículos necessários também variam, indo desde veículos de carga menores (os chamados Veículos Urbanos de Carga - VUC) até caminhões maiores, como o toco e o truck.

4.2. Os VUCs são utilizados em operações mais específicas, nas quais já se sabe que o número de mercadorias é mais restrito. Já os caminhões toco e truck são utilizados principalmente nas operações em centros populares de comércio.

4.3. Os VUCs têm a vantagem de poder circular na Zona de Máxima Restrição de Circulação (ZMRC) da cidade de São Paulo (caso se cadastrem na Companhia de Engenharia de Tráfego - CET e obtenham a Autorização Especial de Transporte - AETC) estabelecida em legislação. Além disso, não precisam respeitar o rodízio de carros municipal. Porém, sua capacidade de carga não é tão alta.

4.4. Os caminhões toco e truck são maiores e não podem, a princípio, circular na ZMRC. Contudo, sua utilização muitas vezes é necessária e, nestes casos, caberá à Contratante garantir que o tráfego ocorra sem problemas à Contratada.

4.5. Em relação aos VUCs, são as seguintes suas principais características, conforme a Portaria nº 137, de 3 de agosto de 2018, da Secretaria Municipal de Transportes (SMT):

- Comprimento Máximo: até 7,20 metros;
- Largura Máxima: até 2,50 metros;
- Data de Fabricação: a partir de janeiro de 2005;
- Idade Máxima: 15 anos, excluindo-se o ano de fabricação.

4.6. Pesquisa de mercado mostra haver diversos modelos que se enquadram como VUC, a saber:

- linha Mercedes-Benz Accelo, especialmente o modelo 1016;
- linha Volkswagen Delivery (modelos como o 6.160 e 9.170);
- linha Iveco Tector (modelos 9.190 e 11.190);
- Hyundai modelo HD 80.

4.7. Para que o VUCs possam circular no período integral na Zona de Máxima Restrição de Circulação (ZMRC), na Zona Especial de Restrição de Circulação (ZERC) e nas Vias Estruturais Restritas (VER), eles devem obrigatoriamente possuir a Autorização Especial de Trânsito para Caminhões (AETC). Com a AETC, o VUC está autorizado a circular por período integral nas zonas de restrição mencionadas. A contratação deve prever que a empresa fornecedora seja responsável por manter toda essa documentação regularizada, eximindo a RFB de riscos jurídicos.

4.8. Os caminhões (VUCs, toco e truck) deverão obrigatoriamente possuir carroceria do tipo "baú". Esta exigência não é meramente estética, mas funcional:

- Proteção contra Intempéries: Mercadorias como vestuário, calçados e eletrônicos podem ser danificados pela chuva e umidade durante o trajeto até o DMA;
- Segurança da Carga: o baú permite a selagem e lacração, essencial para garantir que o conteúdo apreendido chegue ao destino sem violações, preservando a cadeia de custódia judicial;
- Discrição: Em operações de segurança pública, a utilização de baús fechados impede a visualização externa do conteúdo, reduzindo a atratividade para tentativas de saque ou roubo durante o transporte.

4.9. Todos os caminhões deverão também possuir fechamento eletrônico e o rastreamento/monitoramento em tempo real. Como as cargas apreendidas frequentemente incluem eletrônicos de alto valor e itens visados pelo crime organizado, o monitoramento constante via satélite mitiga o risco de roubos e desvios de rota. O fechamento eletrônico, por sua vez, impede a abertura do baú fora dos pontos autorizados, garantindo que os bens cheguem ao depósito exatamente como foram lacrados durante as operações.

4.10. Os caminhões Toco e Truck precisam ter plataforma elevatória, para que a carga dos veículos ocorra de forma mais rápida, diminuindo a probabilidade de conflitos ou tentativas de recuperação da carga por terceiros.

4.11. A execução física da apreensão também constitui etapa crítica do processo. Em muitos casos, os agentes da RFB identificam mercadorias ocultas em fundos falsos, sótãos ou compartimentos secretos construídos em shoppings de estrutura precária. A retirada

desses materiais exige um esforço braçal contínuo que o quadro de servidores públicos — focado em atividades de fiscalização, inteligência e gestão — não têm condições de suprir.

Desta forma, a contratação deve prever a figura do carregador (CBO 7832-15), responsáveis por:

- Retirar caixas, sacos e fardos das prateleiras ou estoques de centros comerciais e levá-los até o caminhão;
- Realizar a triagem inicial de mercadorias conforme orientações da equipe de fiscalização;
- Embalar itens avulsos em caixas de papelão ou sacos de rafia fornecidos pela contratada;
- Operar equipamentos manuais de movimentação, como transpaleteiras e carrinhos de carga ("burrinhos");
- Reparar embalagens danificadas durante o processo de apreensão para garantir a integridade dos itens até o DMA;
- Realizar o empilhamento das mercadorias nos depósitos sob a supervisão do encarregado de logística.

4.12. Os carregadores deverão usar uniforme fornecido pela Contratada, composto de camiseta branca, colete de sinalização em cor chamativa e crachá. Isto se justifica pela necessidade de identificação imediata e clara de quem está a serviço do órgão público durante as operações, já que em ambientes de alta circulação de pessoas e potencial hostilidade, a distinção visual entre os carregadores contratados e os funcionários das lojas ou terceiros é um fator crítico de segurança subjetiva e controle operacional. Os uniformes não precisam ser novos e poderão ser reaproveitados nos chamados seguintes (basta que estejam limpos e em perfeitas condições de uso).

4.13. O transporte manual de sacos por um só trabalhador tem distância limitada, motivo pelo qual a contratação deverá exigir que a contratada forneça carrinhos de carga com rodas de rolamento suave e pneus maciços para evitar furos durante as operações em terrenos irregulares.

4.14. Como protocolo de segurança, a Contratante adotará durante as ações medidas como:

- identificação e coleta fotográfica de todos os carregadores e supervisores tanto no início como no final das operações;
- exigência de utilização do uniforme (camiseta branca, colete de sinalização em cor chamativa e crachá);
- exigência de utilização de câmeras corporais (a serem fornecidas pela Contratante) durante o trabalho;
- determinação para que os pertences pessoais (como mochilas, óculos, celular, bonés etc) fiquem no carro/van de apoio e que o funcionário só os acesse ao final dos trabalhos ou quando expressamente autorizado e acompanhado por um servidor da RFB;
- determinação de que os funcionários só saiam do local da operação com autorização expressa, e mesmo assim sempre acompanhados por um servidor da RFB.

4.15. Os carregadores terão horário de refeição (almoço) de forma intercalada, para não comprometer o andamento das operações. A Contratada deverá fornecer tal alimentação (marmita) para os trabalhadores, garantindo uma dieta equilibrada. Será também obrigação da Contratada fornecer água durante todo o dia de trabalho.

4.16. Tendo em vista que há operações que envolvem muitos carregadores (já houve casos com até 80), há necessidade também de que haja um supervisor desta mão de obra, devendo ele ser o único elo de comando direto sobre os carregadores. Os servidores da RFB devem dirigir as ordens ao supervisor, e este às suas equipes, mantendo a autonomia administrativa da Contratada.

4.16.1. Em linhas gerais, caberá ao supervisor:

- repassar as tarefas designadas pelos servidores da RFB à sua equipe;
- garantir que todos os carregadores estejam uniformizados, com crachá e utilizando as body cams corretamente (se solicitado pela Contratante);
- organizar o horário de almoço intercalado para não parar a apreensão;
- orientar a organização estratégica das caixas dentro do caminhão;
- mediar conflitos.

4.17. Em relação aos materiais e insumos necessários, ressalta-se que, sem materiais de embalagem adequados, a apreensão torna-se um amontoado de produtos desorganizados, o que dificulta a eficiência na utilização do caminhão e a posterior destinação dos produtos.

4.18. Para garantir que os materiais suportem o rigor do transporte, a RFB deve utilizar materiais de boa qualidade, já que embalagens de baixa qualidade resultariam em caixas rompidas e mercadorias danificadas antes mesmo de chegarem ao destino final. Os principais insumos de acondicionamento requeridos e suas especificações são:

Item	Material / Tipo	Dimensões Sugeridas	Função na Operação
Caixa de Papelão	Papelão ondulado (Onda B)	200x200x300 mm	Acondicionamento de eletrônicos e miudezas

Saco de Ráfia	Polipropileno trançado	60 x 90 cm (Cap. 50kg)	Transporte de vestuário e calçados em fardos
Fita Adesiva	Polipropileno monoface	50 mm x 50 m	Lacre e fechamento de caixas e sacos

5. Levantamento de Mercado

5.1. As soluções encontradas em contratações de outros órgãos se constituem basicamente na aquisição e na locação de caminhões. Não foram encontradas contratações de solução como a aqui demandada, até por conta da especificidade do trabalho.

5.2. De forma mais próxima, o que se encontra são aquisições ou locações de caminhões. Nos termos Acórdão 2450/2025-Plenário do Tribunal de Contas da União (TCU), deve-se considerar a análise do ciclo de vida do objeto.

5.3. Assim, será comparado o custo de adquirir e manter um caminhão próprio por 10 anos versus o custo de locá-lo pelo mesmo período, incluindo combustível e manutenção.

5.4. Para isso, foi feita uma simulação considerando um Veículo Urbano de Carga (VUC) padrão (como o VW Delivery ou MB Accelo), com um horizonte de 10 anos.

Premissas Adotadas para o Cálculo

- Valor de Aquisição (VUC Novo): R\$ 320.000,00.
- Vida Útil estimada: 10 anos.
- Valor Residual (após 10 anos): 20% do valor inicial (R\$ 64.000,00).
- Quilometragem Média Anual: 15.000 km.
- Consumo Médio (Diesel S10): 5,5 km/l (ciclo urbano severo "anda e para").
- Preço do Diesel (Referência): R\$ 6,00/litro.
- Manutenção: Média de 3,5% ao ano sobre o valor do veículo (incluindo pneus e revisões).
- Seguro e Administração da Frota: 1,5% ao ano sobre o valor do bem.
- Impostos (IPVA/Licenciamento): Isenção federal para IPVA; apenas taxas de licenciamento (R\$ 150,00/ano).
- Locação (All-inclusive): R\$ 10.000,00/mês (inclui manutenção, seguro e gestão).

Cenário A: Aquisição e Gestão de Frota Própria (10 Anos)

Item de Custo	Cálculo (Base Anual)	Custo em 10 Anos
Investimento Inicial	Pagamento integral (CAPEX)	R\$ 320.000,00
Combustível	(15.000 km / 5,5 km/l) x R\$ 6,00	R\$ 163.636,00
Manutenção/Pneus	3,5% de R\$ 320.000,00	R\$ 112.000,00
Seguro e Gestão	1,5% de R\$ 320.000,00	R\$ 48.000,00
Licenciamento	Valor fixo anual	R\$ 1.500,00
(-) Valor de Revenda	Recuperação de capital no 10º ano	- R\$ 64.000,00
Custo Total (TCO)	Soma dos custos no período	R\$ 581.136,00

Cenário B: Locação/Prestação de Serviço de Transporte (10 Anos)

Item de Custo	Cálculo (Base Anual)	Custo em 10 Anos
Locação Mensal	R\$ 10.000,00 x 12 meses	R\$ 1.200.000,00
Combustível	(Mesma base do cenário A)	R\$ 163.636,00
Custo Total (TCO)	Soma dos custos no período	R\$ 1.363.636,00

5.5. À primeira vista, o cenário de aquisição parece ser financeiramente mais vantajoso em um horizonte de 10 anos. Entretanto, a análise do ciclo de vida exigida pelo TCU e pela Lei 14.133/2021 deve considerar os custos indiretos e riscos, que frequentemente invertem essa lógica na prática administrativa:

1. Custo da Ociosidade: No Cenário A, a RFB paga o veículo 24h por dia, mesmo que as operações de repressão ocorram apenas 2 ou 3 vezes por semana. No modelo de locação por demanda (SRP), o órgão paga apenas pela saída, o que pode reduzir o custo do Cenário B em até 50%, tornando-o superior;
2. Risco de Indisponibilidade: Se um caminhão próprio quebra durante uma operação no Brás, a fiscalização para e servidores ficam expostos ao risco. Na locação, o contrato exige a substituição imediata do veículo, garantindo a continuidade do serviço público;
3. Custo de Gestão: Manter frota própria exige que Auditores ou Analistas se desviem de suas funções para gerir oficinas, pneus e sinistros. A terceirização libera a força de trabalho para o *core business* da Receita Federal: a repressão ao crime aduaneiro;
4. Conformidade Normativa: A locadora assume o risco de manter o veículo com a AETC e o CVC da Prefeitura de São Paulo sempre atualizados. Um veículo próprio esquecido sem vistoria resultaria em multas e na apreensão do patrimônio da União durante uma blitz.

5.6 Diante do exposto, embora o custo direto da aquisição seja menor no longo prazo, o custo de oportunidade do capital imobilizado e a eficiência operacional do modelo de locação/serviço integrado justificam a escolha pela contratação externa como a proposta mais vantajosa para a Administração Pública.

5.7. Vale um destaque, também, para a comparação entre uma contratação por itens separados e a contratação de uma solução conjunta (de escopo mais amplo, compreendendo serviços integrados de apoio logístico e reunindo transporte, mão de obra especializada e insumos de acondicionamento), que é feita na tabela abaixo:

Alternativa de Mercado	Viabilidade Técnica	Segurança	Viabilidade Econômica
Opção A: Contratação Separada (Transporte + Postos de Trabalho + Compra de Materiais)	Baixa. Falta de sincronia operacional nas operações. Risco, por exemplo, de caminhão ocioso pago por hora sem carregadores.	Baixa. Multiplicidade de empresas no local da apreensão dificulta o controle de acesso e sigilo.	Desvantajosa. O custo de gerenciar 3 contratos (fiscalização, liquidação de 3 faturas/mês) supera a aparente economia nominal.
Opção B: Contratação Conjunta (Grupo Único)	Alta. Sincronia garantida pela Contratada (caminhão já sai da base com carregadores e caixas).	Alta. Único canal de comando (supervisores) e responsabilidade direta da Contratada.	Vantajosa. Otimização de recursos, redução de custos de ociosidade e simplificação da gestão contratual na RF8.

6. Descrição da solução como um todo

6.1. Contratação de serviços integrados de apoio logístico operacional, consistindo em um modelo que une infraestrutura de transporte diversificada (com fornecimento de caminhões VUC, toco e truck - todos com baú - e carros de apoio), fornecimento de mão de obra especializada (carregadores, supervisores e chaveiro) e insumos de acondicionamento (caixas de papelão, sacos de ráfia, fitas adesivas e lacres), tudo sob um rígido protocolo de segurança e conformidade normativa.

7. Estimativa das Quantidades a serem Contratadas

7.1. Para a estimativa dos quantitativos de diárias de veículos e mão de obra a serem contratados, foi feita uma análise das operações de repressão feitas nos últimos 6 meses, com a utilização de veículos de carga toco e truck, e da solicitação de carregadores nestes dias, tendo-se chegado à seguinte tabela:

	Nº diárias de caminhões	Nº diárias de carregadores	Nº carregadores por caminhão
jul/2025	1	8	8
ago/2025	0	0	-
set/2025	4	47	12
out/2025	10	20	2
nov/2025	0	0	-
dez/2025	4	41	10
jan/2026	8	52	7
fev/2026	6	165	28
Média por mês	4	42	11
Média anual	50	500	

7.2. Contudo, a RFB está elaborando seu novo Regimento Interno, em que a atual Divisão de Vigilância e Repressão ao Contrabando e Descaminho (Direp) se transformará numa Delegacia, o que possibilitará que tenha mais orçamento e estrutura e maior número de servidores públicos, o que tornará as ações de fiscalização e repressão muito mais frequentes.

7.3. Dessa forma, para a estimativa do número de diárias de veículos toco e truck nos próximos anos, estimou-se um crescimento de 100%, passando-se de 50 para 100. Para VUCs, será estimado o mesmo número de diárias dos demais veículos:

DESCRIÇÃO	UNIDADE DE MEDIDA	QUANTIDADE ANUAL
Serviço de transporte em veículo urbano de carga (VUC) com baú rígido. Deve contar com fechamento eletrônico, rastreamento e monitoramento. Capacidade de carga de 3 toneladas. Serviço de motorista incluso.	diária (12 horas)	50
Serviço de transporte em caminhão toco (veículo de transporte de carga de médio porte com dois eixos) com baú rígido e plataforma elevatória. Deve contar com fechamento eletrônico, rastreamento e monitoramento. Capacidade de carga de 6 toneladas. Serviço de motorista incluso.	diária (12 horas)	50
Serviço de transporte em caminhão truck (veículo de transporte de carga de médio a grande porte com três eixos) com baú rígido e plataforma elevatória. Deve contar com fechamento eletrônico, rastreamento e monitoramento. Capacidade de carga de 10 a 14 toneladas. Serviço de motorista incluso.	diária (12 horas)	50

7.4. Em relação aos carregadores, a questão é um pouco mais complexa. Isso porque a experiência tem mostrado que o número de carregadores que efetivamente comparece aos dias de trabalho é muito inferior ao demandado. Assim, a utilização dos dados históricos perpetuaria uma situação precária e insuficiente.

Estima-se que o ideal seria o quantitativo de 20 carregadores para cada diária de caminhão, chegando-se então ao total de 3.000 diárias de carregadores ao ano. A utilização dessa mão de obra durante o período noturno e aos finais de semana é reduzida, mas necessita ser prevista. Dessa forma:

DESCRIÇÃO	UNIDADE DE MEDIDA	QUANTIDADE ANUAL
Carregador (diária de 8 horas diurnas)	diária (8 horas)	3.000
Carregador (diária de 8 horas noturnas)	diária (8 horas)	120
Carregador (diária de 8 horas diurnas em finais de semana e feriados)	diária (8 horas)	120
Carregador (diária de 8 horas noturnas em finais de semana e feriados)	diária (8 horas)	120

7.5. Para os supervisores, estima-se uma quantidade de um supervisor para cada 5 carregadores, resultando no seguinte quantitativo:

DESCRIÇÃO	UNIDADE DE MEDIDA	QUANTIDADE ANUAL
Supervisor (diária de 8 horas diurnas)	diária (8 horas)	624
Supervisor (diária de 8 horas noturnas)	diária (8 horas)	48

7.6. As horas extras para carregadores e supervisores são assim estimadas, baseado no percentual de horas extras sobre horas normais normalmente utilizadas. Vale lembrar, contudo, que as operações têm horário para começar mas não para terminar, já que o andamento depende do que será encontrado nas lojas, da resistência ou não dos comerciantes, do trânsito, do clima e de muitos outros fatores:

Item	Quantidade anual
Horas extras diurnas do carregador	210
Horas extras noturnas do carregador	60
Horas extras diurnas do supervisor	42
Horas extras noturnas do supervisor	12

7.7. Em relação à alimentação, para cada diária, deverá haver uma refeição. Para a água, o cálculo é de 4 garrafas de 500 ml, por carregador/supervisor, para cada dia de trabalho. Já os kits lanche serão necessários em situações mais pontuais e por isso foram estimados como metade da quantidade de refeições. Assim:

Item	Quantidade anual
Água mineral (garrafas de 500 ml)	14.976
Kit lanche	1.872
Marmita	3.744

7.8. Os carregadores e supervisores, quando em número alto, precisam ser transportados até o local da operação em carros de apoio (vans para 15 pessoas). Estima-se que a maioria (90%) das operações com caminhão toco e truck necessitarão de carro de apoio. Dessa forma:

Item	Quantidade anual
Carro de apoio (van)	90

7.9. A maioria das operações também demanda a presença de chaveiros, normalmente durante todo o dia. usando-se o mesmo racional do item anterior:

Item	Quantidade anual
Chaveiro (meia-diária de 4 horas)	45
Chaveiro (diária de 8 horas)	90

7.10. Os outros itens são assim constituídos, também baseados no histórico de necessidades com certo acréscimo devido à estimativa de aumento no número de fiscalizações:

Item	Quantidade anual
Embalagem (caixa de papelão triplex padrão 0,70 x 0,50 x 0,50 m)	510
Embalagem (caixa de papelão triplex padrão 1,00 x 0,60 x 0,60 m)	510
Papelão ondulado (bobina de 50 kg)	210
Saco de rafia em polipropileno trançado (60 x 90 cm e capacidade para 50kg)	30.000
Rolo de plástico polibolha (unidade de 1,00 x 100 m)	210
Fita adesiva em polipropileno monofacerolo (de 5 cm x 50 m)	510
Fita hellerman (280 mm x 4,7 mm)	60.000
Carrinho de carga de 2 rodas para carregar sacos reforçados de aprox. 350 kg (diária de 8 horas)	450
Empilhadeira com operador (diária de 8 horas)	15

8. Estimativa do Valor da Contratação

Valor (R\$): 9.262.102,56

8.1. A pesquisa de preços foi feita nos termos da Instrução Normativa nº 65/2021 e consta nos autos o relatório com as fontes consultadas, os preços coletados, a memória de cálculo e a metodologia para definição do valor estimado.

8.2. Os preços de cada demanda da licitação constam abaixo:

DESCRIÇÃO	UNIDADE DE MEDIDA	QUANTIDADE (4 ANOS)	VALOR UNITÁRIO (R\$)	VALOR PARA 4 ANOS (R\$)
Serviço de transporte em veículo urbano de carga (VUC) com baú rígido. Deve contar com fechamento eletrônico, rastreamento e monitoramento. Capacidade de carga de 3 toneladas. Serviço de motorista incluso.	diária (12 horas)	200	1.951,54	390.308,00
Horas adicionais - Caminhão VUC	hora	480	187,00	89.760,00
Km adicional - Caminhão VUC	quilômetro	6.400	9,50	60.800,00
Serviço de transporte em caminhão toco (veículo de transporte de carga de médio porte com dois eixos) com baú rígido e plataforma elevatória. Deve contar com fechamento eletrônico, rastreamento e monitoramento. Capacidade de carga de 6 toneladas. Serviço de motorista incluso.	diária (12 horas)	200	2.308,18	461.636,00
Horas adicionais - Caminhão Toco	hora	480	257,00	123.360,00
Km adicional - Caminhão Toco	quilômetro	6.400	11,18	71.552,00
Serviço de transporte em caminhão truck (veículo de transporte de carga de médio a grande porte com três eixos) com baú rígido e plataforma elevatória. Deve contar com fechamento eletrônico, rastreamento e monitoramento. Capacidade de carga de 10 a 14 toneladas. Serviço de motorista incluso.	diária (12 horas)	200	4.290,67	858.134,00
Horas adicionais - Caminhão Truck	hora	480	590,00	283.200,00
Km adicional - Caminhão Truck	quilômetro	6.400	13,55	86.720,00
Carregador (diária de 8 horas diurnas)	diária (8 horas)	12.000	217,00	2.604.000,00
Carregador (diária de 8 horas noturnas)	diária (8 horas)	480	274,90	131.952,00
Carregador (diária de 8 horas diurnas em finais de semana e feriados)	diária (8 horas)	480	284,53	136.574,40
Carregador (diária de 8 horas noturnas em finais de semana e feriados)	diária (8 horas)	480	339,24	162.835,20
Horas extras diurnas do carregador	hora	840	32,50	27.300,00
Horas extras noturnas do carregador	hora	240	47,63	11.431,20
Supervisor (diária de 8 horas diurnas)	diária (8 horas)	2.496	390,00	973.440,00
Supervisor (diária de 8 horas noturnas)	diária (8 horas)	192	562,50	108.000,00
Horas extras diurnas do supervisor	hora	168	104,00	17.472,00
Horas extras noturnas do supervisor	hora	48	153,00	7.344,00
Carro de Apoio logístico/ transporte (van para 15 pessoas; diária de 100 km; com serviço de motorista)	diária (12 horas)	360	1.462,94	526.658,40
Água mineral (garrafas de 500 ml)	garrafa	59.904	2,22	132.986,88
Marmita	unidade	14.976	28,44	425.917,44
Kit lanche	unidade	7.488	21,13	158.221,44
Chaveiro	meia diária (4 horas)	180	275,00	49.500,00
Chaveiro	diária (8 horas)	360	480,00	172.800,00
Empilhadeira com operador	diária (8 horas)	60	1.550,00	93.000,00
Carrinho de carga de 2 rodas para carregar sacos reforçados de aprox. 350 kg	diária (8 horas)	1.800	110,00	198.000,00
Embalagem (caixa de papelão triplex padrão 0,70 x 0,50 x 0,50 m)	caixa	2.040	23,38	47.695,20

Embalagem (caixa de papelão triplex padrão 1,00 x 0,60 x 0,60 m)	caixa	2.040	29,04	59.241,60
Fita adesiva em polipropileno monofacerolo (de 5 cm x 50 m)	rolo	2.040	7,95	16.218,00
Papelão ondulado (bobina de 50 kg)	bobina	840	156,42	131.392,80
Plástico polibolha (unidade de 1,00 x 100 m)	rolo	840	120,30	101.052,00
Saco de rafia em polipropileno trançado (60 x 90 cm e capacidade para 50kg)	unidade	120.000	3,75	450.000,00
Fita hellerman (280 mm x 4,7 mm)	unidade	240.000	0,39	93.600,00
Total				9.262.102,56

9. Justificativa para o Parcelamento ou não da Solução

9.1. Na presente contratação, a interdependência entre os caminhões, os carregadores e as embalagens é absoluta. Se a licitação for parcelada e o fornecedor de caixas atrasar a entrega, o caminhão e os carregadores ficarão ociosos no local da operação, gerando custos desnecessários e risco de segurança. Portanto, a contratação integrada demonstra-se tecnicamente superior e economicamente vantajosa por reduzir os custos de transação e os riscos de inadimplência cruzada.

9.2. Sabe-se que a regra geral é a do parcelamento (nos termos do inciso II do art. 47 da lei nº 14.133/2021) e da adjudicação por item (conforme Súmula TCU nº 247); porém, vislumbra-se um caso de exceção à regra.

Em relação à responsabilidade técnica e ao risco contratual, o grupo único garante a figura de um único responsável por eventuais problemas. Por exemplo, se houvesse três diferentes itens (portanto três diferentes empresas contratadas) e as caixas desmoronassem numa viagem, a transportadora poderia justificar o fato por uma má qualidade das caixas; a empresa fornecedora de materiais, por sua vez, poderia culpar a forma de organização das caixas nos caminhões feita pelos carregadores da empresa fornecedora de mão de obra; e esta, por último, poderia colocar em dúvida a velocidade do veículo. Uma única contratação diminui conflitos de responsabilidade e dá maior segurança, agilidade e eficiência à contratação.

Sob o aspecto de custos, não cabe aqui a mera comparação entre valores de itens isolados de empresas que fornecem a solução integral com empresas que só fornecem aquele item específico. Isso porque o que deve ser buscado é o menor custo global da contratação considerando todo o ciclo de vida da prestação dos serviços. E a ocorrência, durante toda a execução contratual, de descompassos de tempos entre três empresas distintas (caso se opte pelo parcelamento) pode gerar custos administrativos e de fiscalização (auditores fiscais parados, resolução de conflitos, fracasso da operação, lojas fechando, pagamento de horas extras, horas de diárias de caminhão desperdiçadas etc), que impactam muito no custo total da contratação.

Soma-se a isso a maior necessidade de gestão e controle contratuais no caso de parcelamento, pois para cada operação de repressão torna-se necessário coordenar três contratos distintos e que devem ter sincronia perfeita para garantir o êxito da fiscalização.

Por último, em relação à competitividade, destaca-se que ela não é mitigada, e sim que mudam os competidores. Existe um mercado que pode fornecer a solução completa, e a competição passa a ocorrer entre operadores logísticos, e não entre empresas de mão de obra ou varejistas de materiais de embalagem.

10. Contratações Correlatas e/ou Interdependentes

10.1. Não há contratações correlatas e/ou interdependentes.

11. Alinhamento entre a Contratação e o Planejamento

11.1. A presente contratação está diretamente alinhada às diretrizes do Plano Estratégico 2024-2027 da RFB, que tem como um objeto estratégico de processo "Atuar para a redução dos ilícitos tributários e aduaneiros". Vale dizer que um dos indicadores desse objetivo é o Indicador de Resultado de Mercadorias Apreendidas.

11.2. Além disso, a contratação segue o Plano Diretor de Logística Sustentável do Ministério da Fazenda para os anos de 2026 e 2027.

11.3. Em suma, a contratação proverá suporte logístico indispensável para que a RFB cumpra sua missão de administrar o sistema aduaneiro e contribuir para o bem-estar econômico do país através do combate à contrafação e ao contrabando.

12. Benefícios a serem alcançados com a contratação

12.1. O principal benefício a ser alcançado com a contratação é a eficiência e eficácia organizacionais. Por um lado, a eficiência operacional vem da agilidade que as operações em campo ganham, garantindo que grandes volumes de mercadorias sejam retirados rapidamente de centros comerciais. Por outro lado, a eficácia vem do sucesso das ações de repressão e do cumprimento das atividades-fins do órgão.

13. Providências a serem Adotadas

13.1. Não há providências específicas a serem tomadas antes da contratação.

14. Possíveis Impactos Ambientais

14.1. Os possíveis impactos ambientais com a contratação são:

1. emissões de gases poluentes pelos veículos de carga utilizados, pela queima de combustíveis fósseis. O impacto é acentuado pelo tráfego intenso em áreas urbanas de São Paulo, onde o "anda e para" aumenta o consumo de combustível e a poluição sonora. A utilização de biocombustíveis e a manutenção preventiva da frota podem ser fatores de mitigação dos impactos;
2. geração de resíduos sólidos (materiais de embalagem) no pós-operação. Muitos dos insumos, como fitas adesivas e lacres) possuem longo tempo de decomposição.

15. Declaração de Viabilidade

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

15.1. Justificativa da Viabilidade

Pelo exposto, a contratação tem viabilidade técnica e econômica, visto que a solução integrada proposta encontra fornecedores no mercado, atende de forma ampla as necessidades vistas nas ações de repressão e garante eficiência operacional e ganho de escala em comparação à execução fragmentada dos serviços.

16. 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](#).

ANA LUISA MACEDO MEI

Membro da comissão de contratação

CELSON YOSHIHISA KAWAKAMI

Membro da comissão de contratação

LUCIANA HENMEI YUE CESENA

Membro da comissão de contratação



Assinou eletronicamente em 31/07/2026 às 11:27:24.