DIRETORIA DE POLITICAS PENITENCIARIAS

Estudo Técnico Preliminar 8/2026

1. Informações Básicas

Número do processo: 08016.000695/2026-18

2. Descrição da necessidade

Registro de preços de ONIBUS CELA e MICROONIBUS

Trata-se de estudo de demanda e levantamento de mercado para balizar registro de preços de 146 (cento e quarenta e seis) **Ônibus Cela,** e 195 **Micro-ônibus** "executivo", conforme condições, quantidades e exigências estabelecidas neste processo.

Os veículos serão utilizados pelo sistema prisional em todos os estados brasileiros e no Distrito Federal, bem como o uso para a polícia penal federal, de acordo com critério definidos pela SENAPPEN.

DO REGISTRO DE PREÇOS

A SENAPPEN tem por objetivo, quando aplicável, realizar a doação desses equipamentos aos estados e ao Distrito Federal, por meio de aquisição direta, de acordo a disponibilidade de recursos futura. Será permitida adesão à ata de registros de preços, considerando a grande demanda nacional, materializada pelo estudo disposto no tópico seguinte, será permitida a adesão a esta ata, com vistas a permitir que os órgãos prisionais estaduais tenham a opção de adquirir os bens com recursos próprios.

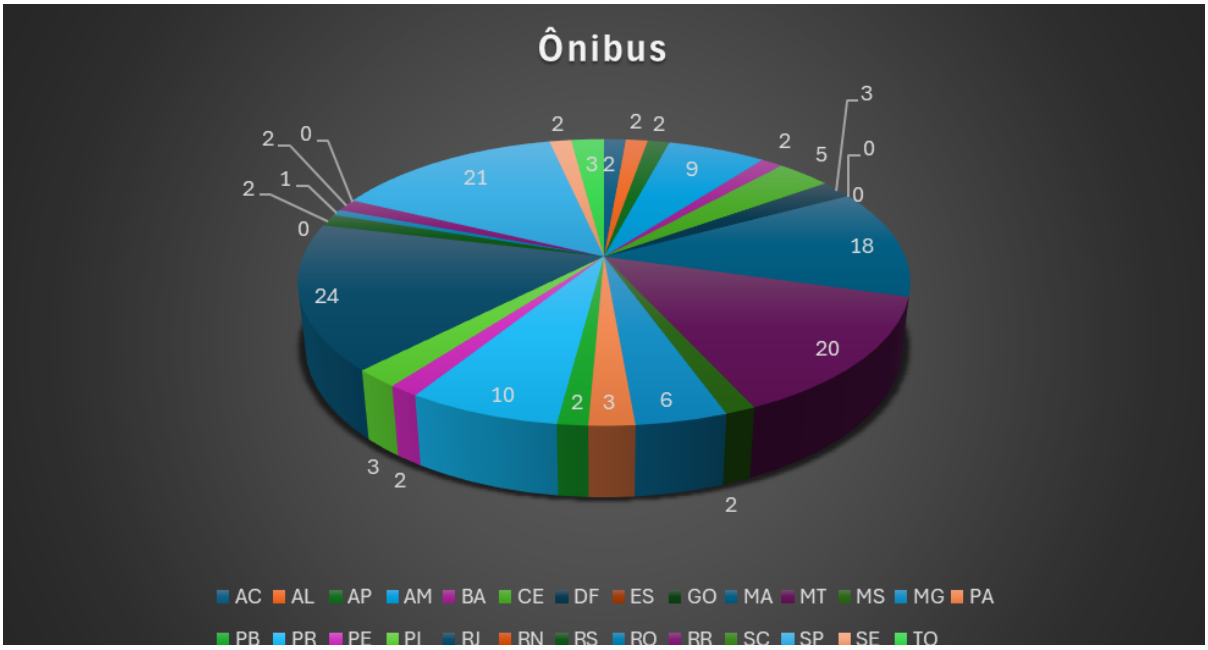
DA DEMANDA IDENTIFICADA DE ÔNIBUS CELA

A SENAPPEN, vem, ao longo dos anos, proporcionando um menor custo dos equipamentos pelo ganho de escala obtido no registro de preços. A última doação de ônibus ocorreu dentre os anos de 2018 e 2019. Os veículos doados foram bem recepcionados e tiveram grande utilidade para o Sistema Prisional.

O processo 08016.005574/2025-73, inicialmente, tratou do levantamento de demanda para vários tipos de veículos e equipamentos.

Em suma, os Estados e Distrito Federal responderam com sua demanda atual para este tipo de veículo. Unidades da Federação com zero unidades podem não ter respondido a pesquisa ou realmente não necessitam do equipamento.

A demanda total identificada foi de 146 veículos.



Assim, veremos na memória de cálculo, item 7, que o maior balizador deste registro de preços é a demanda acima (146 unidades).

Cumpre ressaltar que o SISTEMA PENITENCIÁRIO FEDERAL também poderá ser contemplado com futuras aquisições deste equipamento para os estabelecimentos federais.

Os estados solicitantes descreveram diversas justificativas. Segue abaixo algumas trazidas do processo 08016.005574/2025-73:

*"*São Paulo afirma que "*há a demanda de veículos para suprir as diferentes frentes de atuação, desde o transporte de internos até o suporte às atividades administrativas e operacionais. É essencial para atender diversas demandas operacionais, consultas médicas, atendimentos judiciais, garantindo maior eficiência na logística e no transporte de pessoas.*

A Polícia Penal de Minas Gerais destaca o *"papel essencial na custódia, escolta e movimentação de indivíduos privados de liberdade em um estado que se destaca pela sua vasta extensão territorial e elevado número de unidades prisionais. Com um contingente significativo de presos e a necessidade constante de deslocamentos entre unidades, fóruns e atendimentos médicos, faz-se imprescindível a otimização dos recursos logísticos e humanos empregados nessas operações. Atualmente, a frota existente apresenta limitações na capacidade de transporte e na separação de perfis de custodiados, o que compromete a eficiência e a segurança das escoltas.*

Para ônibus, a SEJUSP/MG destaca que *"realiza a gestão das 169 (cento e sessenta e nove) unidades prisionais de forma regionalizada, subdividida em 19 Regiões Integradas de Polícia Penal. As divisões favorecem melhor otimização na gestão das unidades prisionais, tendo em vista a extensão territorial elevada do Estado de Minas Gerais. Neste sentido, considerando a grande população carcerária que compõe as unidades prisionais do estado, é comum a necessidade de movimentações simultâneas para transferências de quantitativo elevado de presos, o que* ***necessita, portanto, para melhor aproveitamento dos recursos logísticos, de veículo cela operacional com maior capacidade, como os ônibus celas****. Neste sentido, é necessário suplementar as regiões que ainda não possuem este tipo de recurso."*

"O estado do Piauí possui 16 (dezesseis) Unidades Prisionais, tendo no cronograma de engenharia desta Secretaria a construção de mais 04 (quatro) penitenciárias, assim, observa-se que esta Secretaria de Justiça possui apenas 01 (um) ônibus para atender todas as demandas do estado, faz-se necessário a aquisição de 03 (três) ônibus para atender as demandas das unidades prisionais do Estado;"

Como podemos notar, essa ação é de extrema relevância para promover o aprimoramento e a modernização dos sistemas prisionais no país e fomentar o transporte adequado e humanizado para as pessoas privadas de liberdade, sem abrir mão da segurança. A aquisição em apreço é de interesse de todos os órgãos de administração penitenciária no país, os quais poderão se beneficiar com preços vantajosos, decorrentes da economia de compra em escala pelo Governo Federal.

Por fim, cumpre lembrar a expertise da SENAPPEN na aquisição desses itens, pautada pela busca da qualidade, racionalidade, eficiência e padronização dos equipamentos em âmbito nacional.

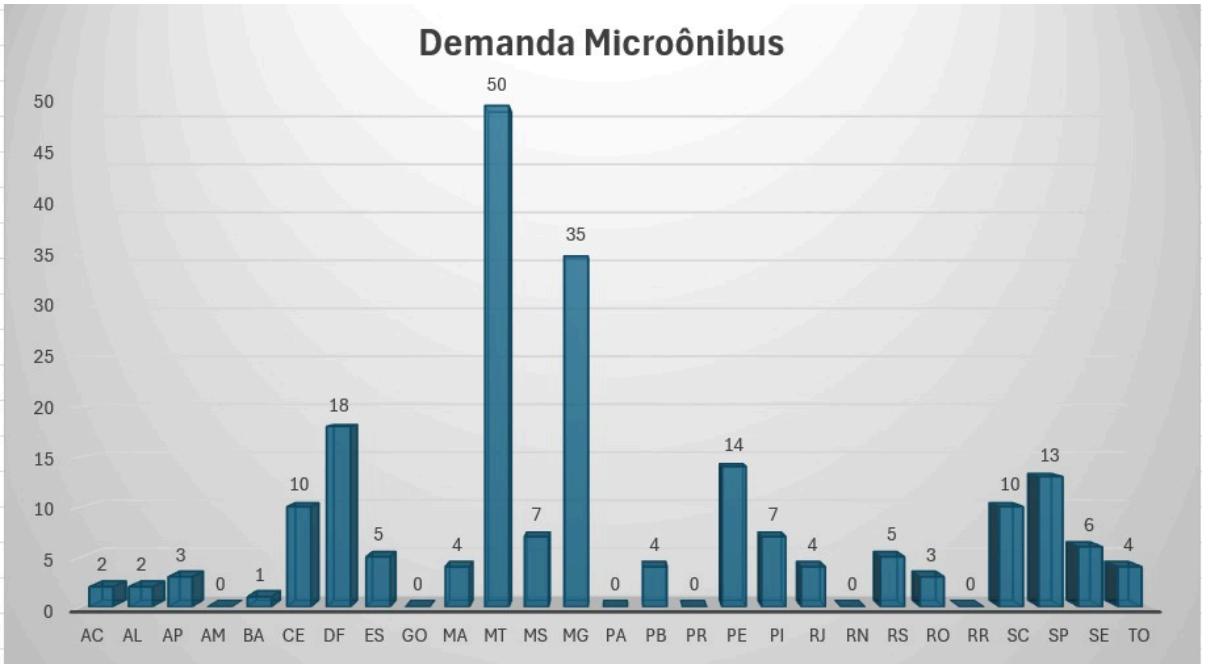
Por fim, cumpre ressaltar que optou-se por abarcar toda a demanda nacional, conforme Nota Técnica 12 (31390703), Despacho 2132 (31552920) e Despacho 2605 (31581804). Assim, definiu-se pelo registro de preços de 146 veículos.

DA DEMANDA IDENTIFICADA DE MICROÔNIBUS

A demanda de microônibus para transporte administrativo de servidores, tropas, visitantes é uma demanda antiga da administração penitenciária, tanto Estadual, quanto Federal.

Por meio de consulta aos entes federativos, realizada no Processo nº 08016.005574/2025-73, foi identificada demanda consolidada de 207 (duzentos e sete) micro-ônibus para atendimento das necessidades apresentadas pelas Unidades da Federação. Utilizamos para este fim Ofício Circular para todos os entes federativos. Foi realizada ainda consulta junto às penitenciárias federais e ainda, recebemos demanda por meio de emenda parlamentar (processo 08016.003053/2026-62), para aquisição direta.

Como resultado da consulta aos Estados, obtivemos o resultado consolidado no gráfico abaixo (207 veículos):



Algumas unidades federativas não se manifestaram em tempo. Por esta razão, algumas demandas estão em zero unidades.

Já para uso da polícia penal federal, obtivemos os seguintes números:

DESTINATÁRIO	QUANTITATIVO DE MICRO-ÔNIBUS
PFMOS	01
PFCAT	01
PFCG	01
PFBRA	01
PFPV	01
CGSEG (FORÇA PENAL NACIONAL)	01

Em resumo, temos:

Estudo técnico com consulta aos Estados, que identificou uma demanda de 207 unidades.

Diretoria da Polícia Penal Federal (DPPF), formalizada por meio do Despacho nº 2055/2026/DPPF/SENAPPEN (36004539) no Processo nº 08016.005574/2025-73, totalizando 06 (seis) unidades

Demanda decorrente da Emenda Parlamentar nº 43260014 (36005544) (Processo nº 08016.003053/2026-62), de autoria do Deputado Federal Coronel Assis, que prevê a aquisição de 01 (uma) unidade de micro-ônibus executivo para o estado de Mato Grosso.

Com a integração desses novos pedidos ao escopo do certame, a nova demanda total consolidada para a futura licitação passa a ser de 214 (duzentas e quatorze) unidades de micro-ônibus, sendo o somatório das 207 unidades das UFs, 06 unidades da DPPF e 01 unidade vinculada à emenda parlamentar citada.

Após submeter estes números à apreciação da Diretoria de Políticas Penitenciárias, foi definida pelo **registro de preços de 165 unidades, inclusas aí a demanda da DPPF e emenda parlamentar.**

Posteriormente, em decorrência da Intenção de Registro de Preços – IRP, houve a inclusão de órgão participante com demanda de 30 (trinta) unidades de micro-ônibus. Dessa forma, o quantitativo consolidado da contratação passou a corresponder a **195 (cento e noventa e cinco) unidades**, sendo **165 (cento e sessenta e cinco) unidades atribuídas ao órgão gerenciador e 30 (trinta) unidades ao órgão participante**, conforme refletido no Termo de Referência.

CONCLUSÃO

No caso dos **Ônibus Cela**, a necessidade decorre da demanda das administrações penitenciárias por veículos de maior capacidade destinados à realização de transferências e deslocamentos de pessoas privadas de liberdade, possibilitando melhor aproveitamento dos recursos logísticos e humanos empregados nessas operações. O levantamento registra, inclusive, situações concretas relacionadas à insuficiência da frota e à necessidade de deslocamento simultâneo de quantitativo elevado de custodiados.

Quanto aos **Micro-ônibus**, a contratação atende à necessidade de transporte administrativo de servidores e tropas, alcançando tanto os sistemas penitenciários estaduais quanto a Polícia Penal Federal. A demanda consolidada original identificou 207 unidades para os entes federativos, somadas às demandas federais e à demanda vinculada à emenda parlamentar descrita no ETP.

CARACTERIZAÇÃO COMO COMPRA NACIONAL

O registro de preços para atender a demandas a nível nacional se justifica pelos ganhos de escala, na padronização dos equipamentos, na racionalização administrativa e na experiência acumulada pela SENAPPEN na aquisição centralizada de veículos destinados aos sistemas penitenciários.

Cumpre lembrar que o registro de preços não constitui obrigação de contratação imediata por parte do poder público, mas sim uma expectativa de utilização da ata mediante condições favoráveis de recursos, conveniência e oportunidade. O planejamento adequado vai direcionar futuras aquisições, cabendo a este instrumento disponibilizar os meios necessários para efetivar a política pública quando esta se fizer necessária, sem que haja atrasos em sua consecução.

O registro auxilia ainda outras Unidades Federativas e órgãos diversos a usufruir dos benefícios de uma ata a nível nacional, fornecendo atalho a bens com custo benefício favorável e com licitação já concluída.

3. Área requisitante

Área Requisitante	Responsável
Diretoria de Políticas Penitenciárias	Sandro Abel de Sousa Barradas

4. Descrição dos Requisitos da Contratação

Inicialmente cumpre ressaltar que será adotado o Sistema de Registro de Preços para a presente aquisição, atentando-se ao estabelecido na Lei nº 14.133 de 01/04/2021, conforme previsão no art. 78 e Art. 82 desta Lei, a saber:

Art. 78. São procedimentos auxiliares das licitações e das contratações regidas por esta Lei:

IV - sistema de registro de preços; e

Art. 82. O edital de licitação para registro de preços observará as regras gerais desta Lei e deverá dispor sobre:

I - as especificidades da licitação e de seu objeto, inclusive a quantidade máxima de cada item que poderá ser adquirida;

II - a quantidade mínima a ser cotada de unidades de bens ou, no caso de serviços, de unidades de medida;

III - a possibilidade de prever preços diferentes...".

Nesse sentido, atenderá também o que diz os incisos II e V do art. 3º do Decreto nº 11.462, de 31 de março de 2023, a saber:

"Art. 3º O SRP poderá ser adotado quando a Administração julgar pertinente, em especial:

II - quando for conveniente a aquisição de bens com previsão de entregas parceladas ou contratação de serviços remunerados por unidade de medida, como quantidade de horas de serviço, postos de trabalho ou em regime de tarefa;

III - quando for conveniente para atendimento a mais de um órgão ou a mais de uma entidade, inclusive nas compras centralizadas;

Outro fator relevante é a possibilidade dos Estados e Distrito Federal incrementarem o quantitativo, conforme a disponibilidade orçamentária destes, pois a demanda das unidades da federação vem se mostrado ao longo dos anos, superior ao atual orçamento desta Secretaria.

Dos requisitos necessários ao atendimento da necessidade

Diante da complexidade dos objetos, que requerem grande parcela de adaptação, a qual interfere diretamente na qualidade do produto final, a especialização da empresa e experiência é fundamental para obtenção de um bom produto final. Por isso é necessário critérios técnicos de habilitação adequados, respeitando a legislação, mas que de fato selecione um fornecedor e parceiro tecnicamente habilitado (ADAPTADORA). Diante da realidade do mercado, a SENAPPEN impõe a aprovação de um PROTÓTIPO visando obter o fiel cumprimento das especificações contidas no Edital e anexos. Além disso, há especificidades na garantia dos veículos, a serem detalhadas no Termo de Referência e anexos.

A licitante deverá comprovar experiência anterior no fornecimento de veículos adaptados, mediante apresentação de atestado(s) de capacidade técnica que demonstre(m) o fornecimento de, no mínimo, 5 (cinco) veículos, desde que a experiência comprovada apresente características de complexidade tecnológica e operacional compatíveis ou superiores às adaptações exigidas no objeto da contratação.

Justificativa para exigência de garantia de execução contratual (art. 96, da Lei nº 14.133/21).

Faz necessária a apresentação de garantia de execução do contrato no valor de 1%, com vistas a assegurar a execução de obrigações por eventual descumprimento contratual por parte da contratada. Os equipamentos a serem adquiridos são essenciais a continuidade do serviço público, uma vez demandados, a ocorrência de atrasos, ou não entrega, poderá acarretar prejuízos à Administração Pública, sobretudo impactar nos procedimentos de revista no sistema prisional.

O equipamento ônibus não está descrito no GUIA NACIONAL DE CONTRATAÇÕES SUSTENTÁVEIS. No entanto, neste ETP descrevemos várias normas que devem ser observadas:

a) atendimento aos limites de emissão de poluentes aplicáveis aos veículos automotores no âmbito do PROCONVE;

b) atendimento aos limites máximos de ruído previstos na regulamentação ambiental aplicável;

c) observância das exigências pertinentes do Cadastro Técnico Federal de Atividades Potencialmente Poluidoras ou Utilizadoras de Recursos Ambientais, quando aplicáveis ao fabricante e ao produto;

d) consideração dos critérios de eficiência energética pertinentes aos veículos e pneus, observada sua compatibilidade com o objeto e com a competitividade.

O Termo de Referência já contempla expressamente requisitos referentes às emissões do PROCONVE e aos limites de ruído.

Embora reconhecida a pertinência das diretrizes de incentivo à utilização de biogás e biometano, trazida pelo Decreto nº 11.003/22, a adoção obrigatória dessa tecnologia não foi estabelecida como requisito da contratação, em razão da destinação nacional dos veículos e da necessidade de assegurar condições efetivas de utilização e abastecimento pelos diversos entes beneficiários. Considerou-se, ainda, que os veículos deverão operar em condições geográficas e de infraestrutura distintas. Assim, a imposição de solução tecnológica específica sem garantia de disponibilidade de combustível e infraestrutura em todas as localidades poderia comprometer a operacionalidade dos bens e reduzir injustificadamente a competitividade. Além disso, o pronto atendimento e necessidade de deslocamento em tempo hábil, típicos de atividade policial, ainda não é compatível com disponibilidade deste combustível em todos os locais do país.

O Plano de Logística Sustentável da SENAPPEN não prevê tratamento especial para este tipo de veículo.

Não encontramos elementos para que a sustentabilidade se sobreponha ao princípio da economicidade e competitividade, sendo o critério predominante o de menor preço por item.

As especificações técnicas constarão de anexo próprio, o qual conterá todo o detalhamento técnico do equipamento.

Verificamos que as condições de pagamento são compatíveis e semelhantes às do setor privado, pois o equipamento prevê instalação e somente após a instalação o pagamento é realizado, tal qual no setor privado.

5. Levantamento de Mercado

A COATP (antiga CGAIT) tem elaborado, desde o ano de 2011, estudos e conceitos de SUVs, veículos furgão-cela, caminhões, caminhonetes, ônibus e ambulâncias para transporte de presos em território nacional. Os veículos adquiridos são doados aos sistemas prisionais estaduais e distrital.

O procedimento inovador de aquisição direta e doação aos Estados se mostrou eficiente devido à redução do número de convênios para a aquisição de veículos, celeridade na execução e entrega dos bens, padronização de equipamentos em nível nacional e, principalmente, redução significativa do valor do veículo, em razão da economia de escala. Portanto, a COATP possui experiência na aquisição de veículos adaptados há pelo menos 15 (quinze) anos. Apesar das exigências específicas para os veículos, podemos concluir, baseados em diversas licitações anteriores (listadas abaixo), que o mercado de carros adaptados é significativo no Brasil, possibilitando alcançar grande amplitude de concorrência.

Mercado de Veículos Adaptados no Brasil

O mercado brasileiro de veículos adaptados é robusto e competitivo, com vários licitantes e transformadoras especializadas na modificação de veículos para diversas finalidades, incluindo o transporte de presos. As licitações anteriores demonstram a capacidade do mercado em atender às exigências específicas para transporte de presos. Os participantes das licitações incluem:

Grandes montadoras como Ford, Fiat, Peugeot, Toyota, Iveco, Ford, Mercedes entre outras.

Concessionárias que atuam no ramo automobilístico.

Empresas especializadas em adaptação de veículos, frequentemente subcontratadas pelos licitantes vencedores para realizar as modificações necessárias.

Na aquisição anterior de ônibus cela, tivemos a participação de diversas encarroçadoras, fabricantes de chassis e adaptadores, promovendo competição saudável e vantajosa para a administração pública.

Aluguel x Aquisição

Recentemente foi elaborado amplo estudo pelo setor de transportes da SENAPPEN, o qual concluiu que, no período de 5 (cinco) anos, o custo da locação de veículos supera a aquisição em 180%. Além disso, os veículos a serem adquiridos possuem alto grau de transformação devido às características próprias de veículos operacionais para uso no sistema prisional, o que dificulta alcançar bons preços e qualidade condizente nos mercados de locação.

Registre-se, ainda, que as CONDIÇÕES DE AQUISIÇÃO E PAGAMENTO SERÃO SEMELHANTES ÀS DO SETOR PRIVADO.

Não há ata vigente no âmbito federal com o mesmo objeto.

Especificações exigidas e mercado

Foram analisados, especialmente, os requisitos relativos a **dimensões dos veículos, potência e torque do motor, transmissão, rodas e pneus, sistema de freios e suspensão**, efetuando-se pesquisa separada para o **Ônibus destinado ao transporte de pessoas privadas de liberdade** e para o **Micro-ônibus**.

Na pesquisa mercadológica efetuada foram encontradas diferentes plataformas de ônibus com características próximas ou compatíveis com os requisitos, destacando-se, a título exemplificativo, produtos das linhas **Mercedes-Benz** e **Volkswagen Caminhões e Ônibus**.

A partir da revisão dos requisitos e da pesquisa realizada, verificou-se que os parâmetros analisados possuem correspondência com soluções efetivamente ofertadas no mercado nacional.

Para o **Ônibus**, foram identificadas plataformas de pelo menos dois fabricantes distintos com PBT, potência e torque dentro ou acima dos patamares estipulados, incluindo soluções especificamente apresentadas pelos fabricantes para aplicações rurais ou para condições mais severas de operação.

Para o **Micro-ônibus**, também foram identificadas soluções de fabricantes distintos que superam os patamares mínimos de PBT e potência, inclusive produto cuja comercialização recente no Brasil foi documentada pelo próprio fabricante.

A comparação também demonstra que **há diferenças construtivas naturais entre os produtos existentes no mercado**, especialmente quanto a suspensão, dimensões, rodas, pneus e opções de transmissão. Por essa razão, mostram-se adequadas as previsões constantes dos anexos que admitem soluções equivalentes ou superiores e variações justificadas pelo padrão do fabricante, desde que preservado o desempenho necessário à Administração. No Anexo II, por exemplo, está expressamente prevista a admissão de outras tecnologias de suspensão comprovadamente superiores, bem como outras medidas de rodas quando adequadas e recomendadas pelo fabricante

Com relação ao Ônibus Cela, verificou-se especial aderência entre os requisitos ligados à utilização em vias não pavimentadas e produtos que os próprios fabricantes destinam às atividades rurais, inclusive com pneus mistos, suspensão específica e recursos relacionados à capacidade de tração.

Dessa maneira, **não foram encontrados, entre os parâmetros objeto desta avaliação, elementos suficientes para concluir que as especificações de tamanho, potência, transmissão, rodas, freios e suspensão direcionem a contratação a um único fabricante**. Ao contrário, a pesquisa evidenciou a existência de plataformas de marcas distintas potencialmente aptas ao atendimento da necessidade.

Registra-se, por fim, que essa conclusão se limita à **análise mercadológica das plataformas e dos requisitos examinados**. A comprovação do atendimento integral de cada veículo às especificações do Termo de Referência, inclusive das adaptações decorrentes da transformação em Ônibus Cela e da configuração final da carroceria, permanecerá sujeita à análise da documentação técnica apresentada pelo licitante e aos mecanismos de verificação e controle de qualidade previstos na contratação.

6. Descrição da solução como um todo

As especificações técnicas serão melhor detalhadas no Anexo do Termo de Referência pertinente.

Para balizar sua elaboração, destacamos algumas características necessárias:

ÔNIBUS CELA

Fabricados com características que suportem sua operação em estradas pavimentadas e em zonas rurais, em vias sem pavimentação, terrenos acidentados e irregulares, com a presença de buracos, poeira e eventualmente lama. Para isto, srá necessário para o projeto a categoria de ônibus rural, com bloqueio de diferencial.

Movidos à combustível Diesel S-10 e terem condição de operação com BioDiesel, conforme diretrizes estabelecidas pelo Programa Nacional de Produção e Uso do BioDiesel.

Estarem em conformidade com a Resolução Conama pertinente:

Programa de controle da poluição do ar por veículos automotores (Proconve)

O Programa de Controle de Emissões Veiculares (Proconve) foi instituído a partir da Resolução Conama nº 18, de 6 de maio de 1986, com o objetivo de:

- Reduzir os níveis de emissão de poluentes por veículos automotores para atender os Padrões de Qualidade do Ar, especialmente nos centros urbanos;
- Promover o desenvolvimento tecnológico nacional tanto na engenharia automobilística como em métodos e equipamentos para ensaios e medições da emissão de poluentes;
- Criar programas de inspeção e manutenção para veículos automotores em uso;
- Promover a conscientização sobre a poluição do ar por veículos automotores;
- Promover a melhoria das características técnicas dos combustíveis líquidos disponíveis para a frota nacional de veículos automotores, visando a redução de poluentes emitidos na atmosfera; e,
- Estabelecer condições de avaliação dos resultados alcançados.

As determinações da Resolução Conama foram reforçadas pela Lei 8.723, de 28 de outubro de 1993, que estabeleceu a redução dos níveis de emissão de monóxido de carbono, óxido de nitrogênio, hidrocarbonetos, álcoois, aldeídos, fuligem, material particulado e outros compostos poluentes nos veículos comercializados no país.

Com a implementação dessas e de outras normas que as seguiram, o Proconve passou por várias fases que reduziram paulatinamente os limites de emissão de poluentes por veículos leves e pesados.

As últimas fases previstas para cada uma das categorias são: MAR-1, para máquinas agrícolas e rodoviárias, que se iniciou em 1º de janeiro de 2015; L-7, para veículos leves e P-8 para veículos pesados, ambas com início em 1º de janeiro de 2022.

Apresentarem resistência estrutural referente aos capotamentos e abalroamentos, de acordo com os Anexos II e III da Resolução Contran n.º 316/2009 e suas atualizações, e às condições de operação em áreas rurais em vias sem pavimentação e terrenos irregulares e acidentados.

No que for aplicável, estarem em conformidade com a Resolução Contran n.º 316/2009 e suas atualizações, referente à estrutura da carroçaria e do chassi.

Deverá possuir o CAT - Certificado de adequação à Legislação de Transito. O CAT será exigível no ato da entrega dos veículos.

DISPOSITIVO DE URGÊNCIA

Os veículos serão conduzidos por Policiais Penais sobretudo nas atividades de escolta e transporte de presos. Dessa forma, faz-se necessário o uso de prerrogativa de urgência de tráfego, devidamente previstas pelo SENATRAN. Esse equipamento poderá trazer ainda mais segurança em situações de risco advindas da atividade policial.

CAPACIDADE DE CONEXÃO MULTIMÍDIA E BLUETOOTH Este tipo de acessório é ofertado em série em diversos fabricantes, tornando o seu incremento de preço em uma licitação viável. A exigência mínima é a conexão de celulares para utilização de GPS para deslocamento a endereços não conhecidos. Além disso, a possibilidade de comunicação por voz portando o celular não é admitida no código de trânsito brasileiro.

COMPARTIMENTO-CELA As caminhonetes adaptadas devem oferecer sistemas de ventilação e iluminação apropriados, contribuindo para a saúde e bem-estar dos detentos durante o transporte. Um ambiente mais seguro e adequado reduz o estresse dos presos e dos policiais penais, diminuindo a probabilidade de conflitos e violência durante o transporte. Deverá ser afixado em local visível a lotação máxima de detentos do veículo. Deverão conter cinto de segurança para todos os detentos e obedecer aos regramentos existentes na legislação brasileira a respeito do transporte de presos, sobretudo a Lei n.º 8.653 DE 10 DE MAIO DE 1993, Resolução CNPCP n.º 02 de 2012 e Resolução CONTRAN n.º 626 de 2016.

Demais exigências constam detalhadas nos anexos do Termo de Referência.

MICROÔNIBUS

Os microônibus devem atender às seguintes condições gerais:

Devem ser novos, 0 km, com o ano do modelo igual ao ano da entrega. A Fabricação deve ser do ano da assinatura do Contrato.

Capacidade mínima para 23 (vinte e três) lugares, além do motorista.

Movidos à combustível Diesel S-10 e terem condição de operação com BioDiesel, conforme diretrizes estabelecidas pelo Programa Nacional de Produção e Uso do BioDiesel.

Estarem em conformidade com a Resolução Conama n.º 315/2002 e suas atualizações, que dispõe sobre o Proconve, em especial aos valores limites de emissão estabelecidos para a Fase P-8 (EURO VI).

Estarem em conformidade com a RESOLUÇÃO CONAMA no 403, de 11 de novembro de 2008, que dispõe sobre o Proconve, em especial aos valores limites de emissão estabelecidos para a Fase P-8.

Estarem em conformidade com a RESOLUÇÃO CONAMA nº 17, de 13 de dezembro de 1995.

Apresentarem resistência estrutural referente aos capotamentos e abalroamentos, de acordo com os Anexos II e III da Resolução Contran n.º 316/2009 e suas atualizações.

No que for aplicável, estarem em conformidade com a Resolução Contran n.º 316/2009 e suas atualizações, referente à estrutura da carroçaria e do chassi.

Deverá possuir o CAT - Certificado de adequação à Legislação de Transito. O CAT será exigível no ato da entrega dos veículos.

PBT (Peso Bruto Total) mínimo de 8.500 kg;

O motor deve possuir potência mínima de 150 cv.

Deve ser equipado com 02 (dois) eixos, sendo um direcional e outro trativo.

Comprimento aproximado: entre 7.000 mm e 8.000mm. Eventuais tolerâncias serão avaliadas pela Contratada, desde que não se descaracterize a condição de microônibus e esteja de acordo com os objetivos de uso.

Deve ser equipado com sistema de ar-condicionado automotivo de alta capacidade, com unidade evaporadora interna e condensador instalado no teto, com distribuição uniforme de ar por dutos internos no salão de passageiros.

O veículo deverá possuir garantia mínima de 01 (um) ano para a carroceria e garantia mínima de 02 (dois) anos para o trem de força, contra defeitos de fabricação.

Demais exigências constam detalhadas nos anexos do Termo de Referência.

7. Estimativa das Quantidades a serem Contratadas

QUANTITATIVO ÔNIBUS CELA (ITEM 1)

Conforme Nota Técnica 12 (31390703), Despacho 2132 (31552920) e Despacho 2605 (31581804), definiu-se pelo registro de preços de 100% da demanda nacional. Serão registrados 146 ônibus adaptados.

Para eventual aquisição destinada ao Sistema Penitenciário Federal, fica condicionada à efetiva identificação da necessidade e à disponibilidade de recursos, sem alteração do limite máximo registrado.

MÉMÓRIA DE CÁLCULO:

A quantidade a registrar se baseou no quantitativo total, conforme a demanda Estadual.

Sabemos que eventualmente a demanda pode-se alterar com o tempo, ainda que este interstício seja inferior a um ano. Diversas variáveis afetam o sistema prisional nacional, e cada Unidade Federativa com sua particularidade. A SENAPPEN se reserva o direito de alterar quantitativos para cada Estado, conforme critérios a estabelecer posteriormente.

Desta forma, a demanda apresentada abaixo possui apenas caráter referencial:

UF	Quantidade Demandada
AC	2
AL	2
AP	2
AM	9
BA	2
CE	5

DF	3
ES	0
GO	0
MA	18
MT	20
MS	2
MG	6
PA	3
PB	2
PR	10
PE	2
PI	3
RJ	24
RN	0
RS	2
RO	2
RR	2
SC	0

SP	21
SE	2
TO	3
Total	146

QUANTITATIVO MICROÔNIBUS (ITEM 2)

Conforme o Despacho 2979 (36020010), foi decidido pelo registro de preços de 165 unidades, já abarcadas as demandas estaduais, federais e emenda parlamentar anteriormente descritos.

O Despacho _2055 Demanda DISPF-SENAPPEN (37447943) mostra o quantitativo demandado para unidades federais:

DESTINATÁRIO	QUANTITATIVO DE MICRO-ÔNIBUS
PFMOS	01
PFCAT	01
PFCG	01
PFBRA	01
PFPV	01
CGSEG (FORÇA PENAL NACIONAL)	01

MÉMÓRIA DE CÁLCULO:

Sabemos que eventualmente a demanda pode-se alterar com o tempo, ainda que este interstício seja inferior a um ano. Diversas variáveis afetam o sistema prisional nacional, e cada Unidade Federativa com sua particularidade. A SENAPPEN se reserva o direito de alterar quantitativos para cada Estado, conforme critérios a estabelecer posteriormente.

Desta forma, a demanda apresentada abaixo possui apenas caráter referencial:

UF	Demandas identificadas	Aplicação do percentual de 80%	Arredondamento
AC	2	1,6	1
AL	2	1,6	1
AP	3	2,4	2
AM	0	0	1
BA	1	0,8	1
CE	10	8	8
DF	18	14,4	14
ES	5	4	4
GO	0	0	1

MA	4	3,2	3
MT	50	40	33
MS	7	5,6	5
MG	35	28	28
PA	0	0	0
PB	4	3,2	3
PR	0	0	1
PE	14	11,2	11
PI	7	5,6	5
RJ	4	3,2	3
RN	0	0	1
RS	5	4	4
RO	3	2,4	2
RR	0	0	1
SC	10	8	8
SP	13	10,4	10
SE	6	4,8	4
TO	4	3,2	3
Emenda	1	0,8	1
Uso Federal	6	4,8	6
Total	214	171,2	165

Critérios adotados para arredondamento:

1 - Os quantitativos foram arredondados para baixo

2 - UF que não encaminhou a resposta foi contemplada com 1 unidade.

3 - O quantitativo de MT foi modificado para 33, devido à demanda acima de 35 unidades, não solicitada por nenhum outro estado.

4 - Demanda Federal e emenda mantidas.

Outras considerações:

Por fim, para atribuição de UF ao item no cadastramento da licitação, será utilizado o Distrito Federal, por ser a Unidade Pagadora (SENAPPEN). Os veículos depois serão transferidos aos donatários.

Como já informado, o processo de registro de preços possui a característica de registrar estes quantitativos que poderão ser adquiridos futuramente, quando não há recurso orçamentário ainda definido. Sabemos da morosidade de um processo licitatório e por este motivo, o registro é a escolha mais acertada neste momento. Quando da efetiva disponibilização dos recursos, já teremos preço registrado e condições de atender as demandas atualizadas de cada região, de acordo com as diretrizes do governo federal em vigor.

PERMISSÃO DE FUTURAS ADESÕES: será permitida após avaliação da SENAPPEN.

Justificativa para a Renovação do Quantitativo na Prorrogação da Ata de Registro de Preços:

Visando a otimização da gestão e a constante necessidade observada destes tipos de veículo, justifica-se a possibilidade de renovação do quantitativo originalmente registrado em caso de prorrogação da vigência da Ata de Registro de Preços.

Esta medida se fundamenta na busca por maior eficiência, economicidade e na otimização dos recursos públicos,

conforme os princípios da Lei nº 14.133/2021. A possibilidade de renovação do quantitativo é benéfica, pois evita a necessidade de realizar novos processos licitatórios anuais para um mesmo objeto, reduzindo custos operacionais e burocráticos.

Adicionalmente, a previsibilidade de volumes maiores e a continuidade das aquisições, proporcionadas pela renovação do quantitativo, tendem a aumentar a competitividade dos processos licitatórios, atraindo mais fornecedores e propiciando melhores condições comerciais e preços mais vantajosos para a Administração.

A prorrogação da Ata de Registro de Preços, com a renovação do quantitativo, alinha-se ao princípio da anualidade do planejamento (Art. 40 da Lei nº 14.133/2021), evitando que a Administração projete um consumo de mais de um ano em um único registro, o que poderia distorcer a realidade da demanda anual.

8. Estimativa do Valor da Contratação

Valor (R$): 1,00

O custo estimado da contratação permanecerá sob sigilo até a definição do resultado do julgamento das propostas, momento a partir do qual será tornado público.

A não divulgação do orçamento da licitação é fundamentada na necessidade de proteger o interesse público e garantir que os recursos sejam alocados de forma responsável e eficaz.

Ao não revelar o valor orçado, os licitantes não serão influenciados pelo valor estimado. Isso assegura que os recursos públicos sejam direcionados para o projeto ou serviço de forma mais eficiente, com o objetivo de obter a melhor relação custo-benefício.

A não divulgação do orçamento estimado promove um ambiente de concorrência mais saudável. Os licitantes competem entre si com base em suas próprias análises de custos e no valor que acreditam ser justo para o serviço ou produto em questão. Isso estimula a criatividade e a busca por soluções mais eficazes e econômicas, em vez de se limitar a igualar ou ficar ligeiramente abaixo do valor orçado.

A divulgação do orçamento pode, em alguns casos, incentivar a formação de conluio entre os licitantes, levando a práticas antiéticas ou anticoncorrenciais. Quando os concorrentes conhecem o valor estimado, podem ajustar suas propostas para maximizar seus lucros, em detrimento do interesse público. Ao manter o orçamento em sigilo, o risco de tais comportamentos é reduzido.

9. Justificativa para o Parcelamento ou não da Solução

Considerando que a entrega será realizada em local único, e que possíveis donatários farão a retirada dos veículos, não há necessidade de divisão dos quantitativos em itens regionais. Apenas houve a divisão por objeto.

A entrega será realizada sem custo adicional para o SENAPPEN/MJSP e todos os veículos serão entregues no mesmo local, independentemente de doação. O local de entrega deverá ser nas dependências da transformadora responsável pela adaptação final do ônibus ou na concessionária correspondente, quando aplicável.

Conforme exposto, para melhor padronização do objeto, o quantitativo não será dividido. Isto tornará o item mais atrativo e proporcionará maior ganho de escala.

Distribuição nacional dos itens do certame:

ITEM	UNIDADES DA FEDERAÇÃO	QTD
1 Onibus transporte de presos	Todas	146
2 Micro-ônibus	Todas	195

Item 2 - Micro-ônibus
Órgão gerenciador: **165**
Órgão participante: **30**
Total: 195

ENDEREÇOS DE ENTREGA

A impossibilidade de prever locais de entrega com exatidão se deve à característica da entrega do veículo, que será em local único (transformadora ou concessionária). Os veículos serão entregues com tanque cheio (inclusive arla) e seguirão rodando para o destino final.

Em resumo, a impossibilidade de prever locais de entrega com exatidão em um registro de preços do governo federal é uma característica inerente aos processos de licitação e contratação pública. Essa abordagem flexível é projetada para atender às necessidades variáveis do governo e promover a concorrência justa, permitindo que os locais de entrega sejam determinados após a contratação, com base na demanda e nas circunstâncias específicas de cada situação

10. Contratações Correlatas e/ou Interdependentes

Não há contratações correlatas ou interdependentes, tendo em vista que a solução é por si só, específica.

11. Alinhamento entre a Contratação e o Planejamento

A presente contratação está de acordo com PGC 2026 (Planejamento Geral de Contratações), conforme Anexo DFD200324_000007_2025 (34546346).

Para os fins dos arts. 11, parágrafo único, e 18, § 1º da Lei nº 14.133/2021, informo que o objeto a ser registrado encontra-se compatível com a LDO vigente, não havendo vedação específica à sua realização (art. 18 da Lei nº 15.080, de 30 de dezembro de 2024), e que serão realizadas aquisições nos limites dos saldos orçamentários disponíveis à época da contratação. Ressalto ainda que a cada contratação derivada desta ata será precedida da devida comprovação de existência de dotação orçamentária e nova verificação de compatibilidade com a LDO vigente no momento da aquisição.

12. Benefícios a serem alcançados com a contratação

Aumentar o nível de segurança e eficiência dos transportes nos estabelecimentos penais estaduais e distrital.

Promover o aprimoramento dos procedimentos de deslocamento em massa, dando suporte para o trabalho do Policial Penal e reduzindo a quantidade de viagens para o mesmo destino.

Promover o transporte humanizado de pessoas privadas de liberdade.

13. Providências a serem Adotadas

A SENAPPEN oficiará os estados informando quando serão contemplados com futuras doações e locais de retirada.

14. Possíveis Impactos Ambientais

Os impactos ambientais de um ônibus utilizado para transporte de presos são, em essência, semelhantes aos de qualquer ônibus a diesel — porém podem ter algumas particularidades operacionais (rotas fixas para presídios, tempo ocioso com motor ligado, reforço estrutural, escolta etc.) que influenciam a magnitude desses impactos.

Abaixo estão os principais:

Emissões atmosféricas

Se for movido a diesel (modelo mais comum), o veículo emite:

- CO (dióxido de carbono) – principal gás de efeito estufa.
- NOx (óxidos de nitrogênio) – contribuem para chuva ácida e formação de ozônio troposférico.
- Material particulado (MP) – afeta a saúde respiratória.
- CO (monóxido de carbono) e hidrocarbonetos.

Impacto:

- Contribuição para o aquecimento global.
- Degradação da qualidade do ar, especialmente em áreas urbanas e próximas a presídios.

Consumo de combustível e recursos naturais

- Uso de combustível fóssil (diesel).
- Dependência de recursos não renováveis.
- Emissão indireta associada à extração, refino e transporte do combustível.

Poluição sonora

- Motor a diesel.
- Sistema de ventilação reforçado.
- Operação frequente em comboio com viaturas de escolta.

Impacto:

- Incômodo à população.
- Estresse em áreas residenciais próximas a unidades prisionais.

Geração de resíduos

Durante manutenção e operação:

- Óleo lubrificante usado.
- Filtros contaminados.
- Pneus descartados.
- Peças metálicas.

Se não houver descarte adequado, pode ocorrer:

- Contaminação do solo.
- Contaminação de recursos hídricos.

Impacto estrutural e energético maior

Ônibus para transporte de presos costumam ter:

- Grades internas.
- Estrutura reforçada.
- Sistema de climatização diferenciado.

Isso pode:

- Aumentar o peso do veículo.
- Elevar o consumo de combustível.
- Intensificar emissões por quilômetro rodado.

Impacto indireto operacional

- Longos períodos com motor ligado (espera em fóruns, hospitais, presídios).

- Rotas frequentes entre unidades distantes.
- Escolta motorizada adicional (mais veículos emitindo poluentes).

Possíveis medidas mitigadoras

- Motores com padrão ambiental mais recente (Euro VI).
- Programa de manutenção preventiva rigorosa.
- Uso de biodiesel.
- Planejamento logístico para reduzir deslocamentos desnecessários.
- Desligamento do motor em paradas prolongadas.

Conclusão

Do ponto de vista ambiental, o ônibus de transporte de presos não é intrinsecamente mais poluente do que outros ônibus de porte semelhante. No entanto, seu perfil operacional específico (segurança reforçada, rotas fixas e possíveis longos tempos de espera) pode aumentar o impacto ambiental se não houver gestão adequada.

15. Declaração de Viabilidade

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

15.1. Justificativa da Viabilidade

O planejamento da contratação está em conformidade com os requisitos administrativos aplicáveis e,sob o ponto de vista finalístico, verifica-se o enquadramento da proposta às demandas da área demandante, cujos benefícios pretendidos compensam adequadamente os investimentos da Administração. Os custos previstos são compatíveis e demonstram a economicidade de recursos. Os riscos envolvidos são administráveis e a área requisitante priorizará o fornecimento de todos os elementos necessários à consecução dos benefícios pretendidos, motivo pelo qual recomenda-se a aquisição do objeto proposto.

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.

BRUNA FONSECA SOARES

Membro da comissão de contratação

LEONARDO BERNARDES GUERCIO GOUVEIA

Membro da comissão de contratação

FRANCISCO HELDER MACEDO PEREIRA

Membro da comissão de contratação

EVANUZITANIO REZENDE NOBREGA

Membro da comissão de contratação