CENTRO DE INST ALMIRANTE SYLVIO DE CAMARGO

Estudo Técnico Preliminar 11/2026

1. Informações Básicas

Número do processo: 63092.001409/2026-29

2. Introdução

2.1 O presente Estudo Técnico Preliminar tem por finalidade fundamentar a contratação de empresa especializada para prestação de serviços continuados de manutenção preventiva e corretiva de viaturas administrativas e operativas leves e pasadas, compreendendo o fornecimento de peças, componentes, acessórios, materiais, lubrificantes, insumos e mão de obra especializada, destinados à Orgãonização gerenciadora e Organizações participantes do Sistema de Registro de Preços.

2.2 A contratação deverá assegurar a manutenção da disponibilidade operacional da frota, observando os princípios da eficiência, economicidade, planejamento, continuidade do serviço público, interesse público e seleção da proposta mais vantajosa previstos na Lei nº 14.133/2021.

3. Descrição da necessidade

MANUTENÇÃO PREVENTIVA E CORRETIVA DE VIATURAS ADMINISTRATIVAS E OPERATIVAS LEVES E PESADAS

3.1 O Centro de Instrução Almirante Sylvio de Camargo possui relevante papel na capacitação de militares do Corpo de Fuzileiros Navais, contribuindo diretamente para a prontidão operativa da Marinha do Brasil.

3.2 Para o cumprimento de suas atribuições institucionais, o CIASC necessita manter sua frota de viaturas administrativas e operativas em perfeitas condições de uso, garantindo segurança, disponibilidade e continuidade das atividades de ensino, logística e apoio operacional.

3.3 A manutenção das viaturas mostra-se indispensável devido à elevada demanda operacional da frota, à inexistência de estrutura própria suficiente para execução integral dos serviços, à necessidade de mão de obra especializada, utilização de equipamentos específicos e fornecimento contínuo de peças.

3.4 A ausência da contratação poderá ocasionar indisponibilidade de viaturas, aumento de falhas mecânicas, prejuízos às atividades administrativas e operacionais, além de riscos à segurança dos militares e usuários.

Caracterização da frota

3.5 A frota objeto da futura contratação é composta por aproximadamente 860 viaturas de diferentes categorias, incluindo veículos leves, utilitários, caminhões, ônibus, ambulâncias, reboques, caminhões com implementos, viaturas especiais e veículos transformados para emprego militar.

3.6 Ao longo dos anos, as aquisições ocorreram junto a diferentes fabricantes, em observância à legislação de contratações públicas, resultando em ampla diversidade de marcas, modelos, tecnologias embarcadas e anos de fabricação. Soma-se a esse cenário a existência de inúmeras adaptações realizadas por empresas especializadas, incorporando sistemas elétricos, eletrônicos, pneumáticos, hidráulicos e mecânicos específicos para atendimento das necessidades operacionais das Organizações Militares.

3.7 Essa diversidade reduz significativamente o grau de padronização da frota e aumenta a complexidade dos serviços de manutenção.

Diagnóstico da situação atual

3.8 Verificou-se que parte significativa das viaturas adaptadas possui componentes que não constam dos catálogos oficiais das montadoras nem das principais bases referenciais utilizadas pelo mercado automotivo. Em diversas situações, a correta identificação da peça depende da comparação física do componente removido, exigindo atuação integrada entre diagnóstico técnico, aquisição da peça e execução do reparo.

3.9 Constatou-se ainda que a diversidade da frota inviabiliza a manutenção de estoques completos para todas as marcas e modelos, tornando necessária ampla capacidade de pesquisa e aquisição de componentes no mercado de reposição.

3.10 Sob o aspecto administrativo, a fragmentação das responsabilidades entre empresas distintas tende a ampliar o tempo de indisponibilidade das viaturas, aumentar custos indiretos, dificultar a fiscalização e gerar conflitos quanto à responsabilidade por eventuais falhas.

4. Área requisitante

5. Descrição dos Requisitos da Contratação

5.1 A empresa a ser contratada deverá exercer atividade econômica compatível com o objeto da contratação, comprovando plena capacidade técnica, operacional e administrativa para a execução dos serviços demandados. Deverá dispor de instalações físicas adequadas, infraestrutura compatível, equipamentos específicos, ferramentas apropriadas e recursos materiais suficientes para garantir a execução eficiente, contínua e segura dos serviços.

5.2 Além disso, deverá contar com profissionais devidamente qualificados e capacitados, em número compatível com a demanda contratual, observando as normas técnicas aplicáveis, os padrões de qualidade exigidos e as boas práticas de mercado. A contratada também deverá comprovar sua regularidade fiscal, trabalhista, previdenciária e cadastral perante os órgãos competentes, mantendo tais condições durante toda a vigência contratual.

5.3 Deverá, ainda, atender integralmente à legislação ambiental, sanitária, de saúde e segurança do trabalho, bem como às demais normas regulamentadoras aplicáveis às atividades desenvolvidas, adotando todas as medidas necessárias para a prevenção de acidentes, proteção ao meio ambiente, preservação do patrimônio público e mitigação de riscos operacionais.

Premissas do planejamento

5.4 Durante a fase de planejamento foram consideradas as seguintes premissas:

5.4.1 • garantir elevada disponibilidade operacional da frota;

5.4.2 • reduzir o tempo de indisponibilidade das viaturas;

5.4.3 • assegurar rastreabilidade dos serviços executados;

5.4.4 • concentrar a responsabilidade técnica da execução contratual;

5.4.5 • simplificar a fiscalização e a gestão do contrato;

5.4.6 • buscar economia de escala e redução dos custos administrativos;

5.4.7 • mitigar riscos operacionais e jurídicos decorrentes da fragmentação do objeto;

5.4.8 • privilegiar solução compatível com os princípios da eficiência, economicidade e interesse público.

Objetivos pretendidos

5.5 Com a futura contratação pretende-se:

I – assegurar a continuidade das atividades das Organizações Militares participantes;

II – proporcionar maior confiabilidade na manutenção da frota;

III – reduzir o tempo de resposta para realização dos serviços;

IV – ampliar a eficiência da fiscalização contratual;

V – reduzir custos indiretos da Administração;

VI – garantir maior disponibilidade das viaturas para o cumprimento das missões institucionais.

5.6 Com o objetivo de assegurar a adequada execução contratual, a empresa deverá cumprir os requisitos mínimos de qualificação estabelecidos nos itens abaixo discriminados:

Deslocamento de até 30 km

A definição da distância máxima de **30 km entre o Centro de Instrução Almirante Sylvio de Camargo (CIASC) e a oficina disponibilizada para a execução dos serviços de manutenção** fundamenta-se em análise integrada de fatores operacionais, logísticos, econômicos e concorrenciais diretamente relacionados às necessidades da Administração e às particularidades do objeto contratual. Trata-se de critério técnico de planejamento, estabelecido com o propósito de assegurar a eficiência e a economicidade da execução contratual, sem constituir delimitação arbitrária ou preferência geográfica por determinado fornecedor ou região.

Para a definição desse limite, adotou-se metodologia baseada na avaliação dos impactos decorrentes dos deslocamentos recorrentes das viaturas, considerando, especialmente, o aumento das distâncias percorridas, o consumo de combustível, a mobilização de recursos humanos, o tempo despendido nas operações de entrega e retirada dos veículos, a disponibilidade operacional da frota e a abrangência do mercado potencial de prestadores de serviços. A análise buscou estabelecer um parâmetro territorial que **conciliasse as necessidades logísticas da Administração com a preservação da competitividade**, evitando tanto a imposição de restrições desproporcionais à participação de interessados quanto a ampliação excessiva dos custos indiretos associados à execução contratual.

Nesse contexto, a **distância máxima de 30 km foi estabelecida como parâmetro de planejamento operacional**, resultante da ponderação entre a necessidade de assegurar condições adequadas de competitividade e a importância de limitar os impactos logísticos, econômicos e administrativos decorrentes da movimentação frequente das viaturas. O critério adotado visa, portanto, proporcionar maior previsibilidade às operações de manutenção, racionalizar a utilização dos recursos públicos e preservar a capacidade de atendimento às demandas institucionais do CIASC.

Para fins de aferição do limite máximo estabelecido, será considerada a distância rodoviária efetivamente percorrida por vias públicas pavimentadas, adotando-se como **ponto de partida o Portão de Entrada do Complexo Naval da Ilha do Governador**, situado na Estrada do Quilombo, s/nº, Bananal, Freguesia, Ilha do Governador, Rio de Janeiro/RJ, e como **ponto de destino o endereço da oficina efetivamente disponibilizada pela LICITANTE para a execução dos serviços de manutenção**. A medição deverá observar o percurso regular viável para o deslocamento das viaturas, consideradas as condições de circulação, as restrições de tráfego aplicáveis e as características das vias utilizadas, de modo a assegurar a adoção de critério objetivo, uniforme, transparente e verificável para a comprovação do atendimento à distância máxima de **30 km**.

Ressalta-se que a delimitação territorial estabelecida **se aplica exclusivamente à localização da oficina na qual serão efetivamente executados os serviços contratados**, não se estendendo à sede, matriz, filial administrativa, escritório ou almoxarifado da futura contratada. Dessa forma, a exigência encontra-se diretamente vinculada à necessidade concreta de deslocamento físico das viaturas entre o CIASC e o estabelecimento responsável pela manutenção, **sem impor restrições geográficas às demais instalações empresariais que não guardem relação direta com a execução do objeto**.

Assim, a adoção do limite máximo de **30 km** constitui medida de planejamento voltada à compatibilização da eficiência operacional, da economicidade, da continuidade dos serviços e da ampla competitividade, observando-se os princípios da razoabilidade, da proporcionalidade, da eficiência e da seleção da proposta mais vantajosa para a Administração Pública.

1. Parâmetros operacionais considerados

Parâmetro	Valor adotado
Encaminhamentos estimados de viaturas para manutenção	180 por ano
Média mensal de encaminhamentos	15
Militares normalmente envolvidos na entrega e retirada	2
Viatura utilizada para apoio	Renault Logan
Consumo médio da viatura de apoio	10 km/l
Preço de referência da gasolina	R$ 6,49/litro
Tempo médio por trecho – trânsito normal	40 minutos
Tempo médio por trecho – horário de maior intensidade de tráfego	1h30min
Distância máxima adotada	30 km
Registros de estabelecimentos identificados no levantamento inicial até 30 km	204 registros

2. Metodologia de cálculo da movimentação operacional

Para fins de dimensionamento, foi considerado o ciclo ordinário completo de entrega e retirada de uma viatura.

Nesse ciclo, a viatura encaminhada à manutenção percorre dois trechos: CIASC–oficina, para entrega, e oficina–CIASC, após a conclusão dos serviços. Paralelamente, a viatura de apoio utilizada para movimentação do pessoal percorre quatro trechos: CIASC–oficina–CIASC por ocasião da entrega e CIASC–oficina–CIASC por ocasião da retirada.

Dessa forma, cada ciclo completo corresponde a seis trechos equivalentes entre o CIASC e a oficina, sendo dois relativos à viatura submetida à manutenção e quatro relativos à viatura de apoio.

A quilometragem total administrativa potencial é representada pela seguinte fórmula:

$$QTA = Q \times D \times 6$$

Onde:

- QTA: quilometragem total administrativa anual;
- Q: quantidade anual estimada de encaminhamentos;

- D: distância entre o CIASC e a oficina;
- 6: quantidade de trechos equivalentes por ciclo completo.

Aplicando-se os dados operacionais ao limite máximo de 30 km:

QTA = 180 x 30 x 6

QTA = 32.400 km/ano

Desse total:

Viaturas encaminhadas à manutenção:

180 x 30 x 2 = 10.800 km/ano

Viatura de apoio (Renault Logan):

180 x 30 x 4 = 21.600 km/ano

Portanto, no cenário correspondente ao limite máximo de 30 km, estima-se movimentação potencial de 32.400 km anuais, considerados os ciclos ordinários de entrega e retirada.

3. Análise de sensibilidade em função da distância

Com a finalidade de avaliar objetivamente o impacto decorrente da ampliação do limite territorial, foram simulados diferentes cenários, mantendo-se constantes os 180 encaminhamentos anuais e a metodologia de seis trechos equivalentes por ciclo.

Distância CIASC – oficina	Km/ano – viaturas encaminhadas	Km/ano – Logan	Movimentação total anual	Variação em relação a 30 km
15 km	5.400	10.800	16.200 km	−16.200 km
20 km	7.200	14.400	21.600 km	−10.800 km
25 km	9.000	18.000	27.000 km	−5.400 km
30 km	**10.800**	**21.600**	**32.400 km**	**Referência**
35 km	12.600	25.200	37.800 km	+5.400 km
40 km	14.400	28.800	43.200 km	+10.800 km
50 km	18.000	36.000	54.000 km	+21.600 km

A análise evidencia que cada acréscimo de 5 km no limite máximo representa potencialmente 5.400 km adicionais de movimentação da frota por ano, considerando-se os 180 encaminhamentos estimados.

A ampliação do limite de 30 km para 50 km, por exemplo, elevaria a movimentação potencial de 32.400 km para 54.000 km anuais, correspondendo a acréscimo de 21.600 km por ano, equivalente a aproximadamente 66,67% em relação ao cenário de referência.

Em contrapartida, a adoção do limite de 30 km, comparativamente ao limite de 25 km, representa acréscimo potencial de 5.400 km anuais, correspondente a 20%, devendo essa ampliação ser ponderada em conjunto com os possíveis benefícios à competitividade.

4. Impacto sobre o consumo de combustível da viatura de apoio

A viatura de apoio utilizada ordinariamente nas movimentações é um Renault Logan, para o qual foi considerado consumo médio de 10 km/l.

No limite de 30 km, a viatura de apoio poderá percorrer:

180 x 30 x 4 = 21.600 km/ano

O consumo anual estimado corresponde a:

21.600 / 10 = 2.160 litros/ano

Considerando o preço de referência de R$ 6,49 por litro:

2.160 x 6,49 = R$ 14.018,40 ano

A análise comparativa apresenta os seguintes resultados:

Distância	Km/ano – Logan	Consumo estimado	Custo anual estimado
15 km	10.800 km	1.080 L	R$ 7.009,20
20 km	14.400 km	1.440 L	R$ 9.345,60
25 km	18.000 km	1.800 L	R$ 11.682,00
30 km	**21.600 km**	**2.160 L**	**R$ 14.018,40**
35 km	25.200 km	2.520 L	R$ 16.354,80
40 km	28.800 km	2.880 L	R$ 18.691,20
50 km	36.000 km	3.600 L	R$ 23.364,00

Verifica-se, portanto, que cada ampliação de 5 km no limite máximo pode acrescentar aproximadamente 3.600 km anuais somente à viatura de apoio, equivalentes a 360 litros adicionais de gasolina, ou aproximadamente R$ 2.336,40 por ano, considerados os parâmetros adotados.

A ampliação de 30 km para 50 km representaria, apenas para a viatura de apoio, aproximadamente 14.400 km adicionais, consumo adicional de 1.440 litros de gasolina e impacto estimado de R$ 9.345,60 por ano exclusivamente com combustível.

Ressalta-se que tais valores não incluem combustível consumido pelas próprias viaturas encaminhadas à manutenção, manutenção e desgaste do Logan, pneus, lubrificantes, depreciação ou outros custos decorrentes da utilização dos veículos, razão pela qual a estimativa contempla apenas parte dos custos operacionais envolvidos.

5. Impacto sobre os recursos humanos

Também foi considerado o custo de oportunidade decorrente da utilização de militares nas atividades de transporte.

Cada ciclo ordinário de entrega e retirada envolve quatro trechos realizados pela viatura de apoio e participação de dois militares.

Para fins de estimativa, foram adotados os tempos médios informados pela Administração, de aproximadamente 40 minutos por trecho em condições normais de trânsito e 1h30min por trecho nos períodos de maior intensidade de tráfego.

Cenário de trânsito normal:

4 x 40 = 160 minutos por ciclo

Considerando dois militares:

(160 \ 60) x 2 = 5,33 homens-hora por ciclo

Para 180 encaminhamentos:

180 x (160\div60) 2 = 960 homens-hora/ano

Cenário de maior intensidade de tráfego:

4 x 1,5 = 6 horas por ciclo

Considerando dois militares:

6 x 2 = 12 homens-hora por ciclo

Para 180 encaminhamentos:

180 x 12 = 2.160 homens-hora/ano

Condição de trânsito	**Tempo estimado por trecho**	**Horas de pessoal por ciclo – 2 militares**	**Impacto anual**
Normal	40 minutos	5h20min	960 homens-hora
Maior intensidade de tráfego	1h30min	12h	2.160 homens-hora

Os quantitativos não contemplam períodos de espera na oficina, inspeção, conferência, entrega e recebimento documental, acompanhamento dos serviços, diligências ou outras atividades administrativas, constituindo estimativa restrita ao tempo de deslocamento.

6. Avaliação da competitividade e do mercado potencial

A definição da distância máxima de **30 km entre o Centro de Instrução Almirante Sylvio de Camargo (CIASC) e a oficina destinada à execução dos serviços** foi fundamentada na necessidade de conciliar a eficiência logística e operacional da contratação com a preservação da competitividade, buscando assegurar condições adequadas de participação de potenciais fornecedores, sem comprometer a economicidade e a adequada execução do objeto.

Para subsidiar essa avaliação, a Administração realizou levantamento preliminar de estabelecimentos relacionados ao segmento automotivo situados na região de atendimento do CIASC, tendo identificado **204 registros de estabelecimentos**. O levantamento constitui referência inicial para avaliação do mercado potencial, devendo ser complementado para assegurar a abrangência de toda a área delimitada pelo limite máximo de 30 km.

A identificação desses estabelecimentos demonstra a existência de um universo potencial de prestadores de serviços automotivos na região, constituindo elemento relevante para a avaliação da competitividade. Entretanto, ressalta-se que o levantamento não representa certificação de que todos os estabelecimentos identificados possuam, individualmente, capacidade técnica, estrutura física, equipamentos ou demais condições necessárias à execução integral do objeto.

Essa ressalva assume especial importância diante da diversidade e das características das viaturas abrangidas pela contratação, incluindo veículos leves, utilitários, caminhões, ônibus, micro-ônibus e viaturas especiais, cujas necessidades de manutenção exigem instalações, equipamentos e profissionais compatíveis com a natureza e a complexidade dos serviços.

A efetiva aptidão dos interessados será verificada conforme os requisitos técnicos, operacionais e documentais estabelecidos no instrumento convocatório e demais documentos da contratação, observados os princípios da isonomia, competitividade, razoabilidade e proporcionalidade.

Ressalta-se, ainda, que a exigência territorial **não se refere à localização da sede, matriz, escritório administrativo ou almoxarifado da empresa**, aplicando-se exclusivamente à **oficina efetivamente disponibilizada para execução dos serviços de manutenção**. Dessa forma, empresas estabelecidas em outras localidades poderão participar do certame, desde que atendam às condições estabelecidas para disponibilização da estrutura operacional exigida.

Nesse contexto, a distância máxima de **30 km** constitui parâmetro de planejamento destinado a compatibilizar a existência de mercado potencial com as necessidades logísticas da Administração, evitando deslocamentos excessivos que possam comprometer a eficiência operacional, elevar os custos indiretos e reduzir a disponibilidade das viaturas.

Assim, a delimitação territorial encontra fundamento nas características concretas da contratação e na necessidade de assegurar que os serviços sejam executados em condições compatíveis com o interesse público, preservando-se a competitividade mediante a adoção de exigência diretamente vinculada à estrutura operacional necessária à execução do objeto.

7. Conclusão da metodologia

A análise técnica e econômica realizada demonstra que a distância entre o CIASC e a oficina destinada à execução dos serviços constitui variável relevante, com impacto direto e recorrente sobre os custos administrativos, a utilização de recursos humanos, a movimentação da frota e a disponibilidade operacional das viaturas.

Considerando o histórico estimado de **180 encaminhamentos anuais de viaturas para manutenção**, equivalentes à média de 15 encaminhamentos mensais, e o ciclo ordinário de entrega e retirada, composto por dois trechos percorridos pela viatura submetida à manutenção e quatro trechos percorridos pela viatura de apoio, o limite máximo de **30 km** poderá representar movimentação potencial de aproximadamente **32.400 km por ano**, sendo **10.800 km referentes às viaturas encaminhadas à manutenção e 21.600 km referentes à viatura de apoio**.

O consumo estimado de combustível do Renault Logan, utilizado ordinariamente como viatura de apoio, corresponde a aproximadamente **2.160 litros de gasolina por ano**, com custo anual estimado de **R$ 14.018,40**, considerando o consumo médio de 10 km/l e o preço de referência de R$ 6,49 por litro.

Ressalta-se que esse valor contempla exclusivamente o combustível da viatura de apoio, não incluindo o consumo das próprias viaturas encaminhadas à manutenção, tampouco despesas relacionadas ao desgaste mecânico, pneus, lubrificantes, manutenção, depreciação e demais custos operacionais decorrentes dos deslocamentos.

Quanto à utilização dos recursos humanos, considerando a participação ordinária de **dois militares** nas operações de entrega e retirada e os tempos médios informados pela Administração, de aproximadamente **40 minutos por trecho**

em condições normais de trânsito e **1 hora e 30 minutos nos períodos de maior intensidade de tráfego**, estima-se emprego potencial de aproximadamente **960 a 2.160 homens-hora anuais**, exclusivamente nas atividades de deslocamento. Tais estimativas deverão ser confirmadas quanto à sua representatividade para percursos de até 30 km.

A análise comparativa demonstra, ainda, que **cada acréscimo de 5 km na distância entre o CIASC e a oficina poderá representar aproximadamente 5.400 km adicionais de movimentação anual da frota**, dos quais 3.600 km corresponderiam à viatura de apoio, equivalentes ao consumo adicional estimado de 360 litros de gasolina e ao custo aproximado de **R$ 2.336,40 por ano**, mantidos os demais parâmetros operacionais considerados.

Como referência, uma oficina situada a 50 km poderia elevar a movimentação potencial para aproximadamente **54.000 km anuais**, representando acréscimo de **21.600 km por ano**, equivalente a aproximadamente **66,67%** em relação ao cenário correspondente ao limite máximo de 30 km. Exclusivamente quanto à viatura de apoio, esse acréscimo corresponderia a aproximadamente **R$ 9.345,60 anuais adicionais em combustível**.

Os resultados evidenciam que a localização da oficina influencia diretamente a economicidade da contratação, uma vez que os efeitos da distância são multiplicados pela frequência dos encaminhamentos e pela necessidade de utilização de pessoal e viaturas de apoio.

Paralelamente, a Administração considerou a necessidade de preservar a competitividade do certame, mediante levantamento preliminar do mercado potencial existente na região, no qual foram identificados **204 registros de estabelecimentos relacionados ao segmento automotivo**, sujeitos à depuração e à complementação da pesquisa para a distância máxima estabelecida. O levantamento constitui indicador da existência de mercado potencial, sem representar comprovação de que todos os estabelecimentos atendam aos requisitos técnicos e operacionais da contratação.

Nesse contexto, a distância máxima de **30 km foi estabelecida como parâmetro de planejamento operacional**, mediante ponderação entre a necessidade de preservar condições adequadas de competitividade e a conveniência de limitar os impactos logísticos e econômicos decorrentes dos deslocamentos recorrentes das viaturas.

A delimitação territorial aplica-se exclusivamente à **oficina efetivamente disponibilizada para execução dos serviços**, não estabelecendo exigência quanto à localização da sede, matriz, escritório administrativo ou almoxarifado da futura contratada, de modo a evitar restrições geográficas desvinculadas das necessidades concretas da execução contratual.

Adicionalmente, foram considerados, como fatores complementares, os aspectos relacionados à mobilidade urbana e à segurança pública do Município do Rio de Janeiro, tendo em vista que deslocamentos mais prolongados ampliam o tempo de circulação das viaturas militares e a exposição do pessoal e do patrimônio público às condições do trânsito urbano, podendo demandar maior planejamento logístico e operacional.

Dessa forma, a Administração considera que o limite máximo de **30 km** encontra fundamento nos parâmetros operacionais e econômicos demonstrados, constituindo medida destinada a compatibilizar a eficiência administrativa, a economicidade, a disponibilidade da frota, a segurança dos deslocamentos e a preservação da competitividade, em observância aos princípios da razoabilidade, proporcionalidade e interesse público.

A consolidação do levantamento de mercado, com a verificação dos estabelecimentos potencialmente aptos e de suas respectivas distâncias rodoviárias, complementará a fundamentação quanto à adequação concorrencial do limite estabelecido.

Área da oficina de no mínimo 2500m²

5.14 A exigência de que a empresa contratada possua oficina com área mínima de 2.500 m² mostra-se necessária e proporcional à realidade operacional da frota atendida, considerando a natureza contínua e essencial dos serviços de manutenção preventiva e corretiva das viaturas administrativas e operativas utilizadas pelo CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE SYLVIO DE CAMARGO (CIASC) e pelos demais órgãos participantes.

5.15 A definição da metragem mínima levou em consideração a possibilidade de ingresso simultâneo de aproximadamente 20% da frota estimada pelo órgão gerenciador e órgãos participantes para execução de serviços de

manutenção, cenário plenamente possível diante de panes coletivas, manutenções periódicas programadas, acidentes, inspeções obrigatórias ou demandas operacionais extraordinárias.

5.16 Para o dimensionamento da área necessária, foram observadas as dimensões médias estabelecidas para veículos automotores previstas nas normas de trânsito e parâmetros técnicos utilizados pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), especialmente aqueles relacionados às dimensões máximas veiculares constantes da Resolução CONTRAN nº 882/2021 e da Resolução CONTRAN nº 965/2022, considerando veículos de passeio, utilitários, vans, micro-ônibus, ônibus e caminhões pertencentes à frota pública. Além da área correspondente ao espaço físico ocupado pelos veículos, deve-se considerar o espaço necessário para circulação interna, manobra, segurança operacional, afastamento mínimo entre viaturas, áreas de manutenção, equipamentos, ferramental, armazenamento de peças e acessibilidade operacional.

5.17 Nesse contexto, concluiu-se que, caso cerca de 20% da frota vinculada à futura contratação necessite permanecer simultaneamente sob manutenção e guarda da contratada, a oficina deverá possuir capacidade estrutural mínima compatível com o estacionamento interno e seguro dessas viaturas, exigindo área não inferior a 2.500 m².

5.18 Ressalta-se que, durante a execução contratual, as viaturas permanecerão sob a guarda e responsabilidade da empresa contratada, motivo pelo qual não se mostra razoável, tampouco seguro, que os veículos oficiais permaneçam estacionados em vias públicas, terrenos descobertos ou sejam deslocados entre locais distintos da oficina durante o período de manutenção. Tal prática poderia expor o patrimônio público a riscos de depredação, vandalismo, furtos, roubos e demais ocorrências decorrentes do aumento da criminalidade urbana, especialmente envolvendo veículos oficiais.

5.19 Dessa forma, por questões de segurança patrimonial, rastreabilidade, controle administrativo e preservação do patrimônio público, torna-se indispensável que todas as viaturas permaneçam acondicionadas e pernoitem dentro das dependências da oficina contratada enquanto estiverem sob sua custódia. Tal medida visa garantir maior proteção aos bens públicos, evitar prejuízos ao erário e impedir a necessidade de futuras ações administrativas e judiciais voltadas à recuperação de viaturas eventualmente furtadas, roubadas ou danificadas.

Considerando as características, a dimensão e a complexidade da presente contratação, mostra-se necessária a disponibilidade de oficina com **área mínima de 2.500 m²**, como condição destinada a assegurar capacidade técnico-operacional compatível com a execução dos serviços de manutenção preventiva e corretiva da frota abrangida pela contratação.

A insuficiência de espaço físico poderá ocasionar a permanência de veículos oficiais em vias públicas, logradouros ou outras áreas externas inadequadas, aumentando desnecessariamente sua exposição a riscos de furto, roubo, vandalismo, depredação, colisões, avarias e demais ocorrências capazes de causar prejuízo ao erário, além de comprometer a disponibilidade operacional da frota.

Dessa forma, a exigência de área mínima busca assegurar que a futura contratada possua **capacidade física efetivamente compatível com o volume e as características da demanda**, evitando que limitações estruturais comprometam os prazos de manutenção, provoquem retenção excessiva de viaturas, reduzam a capacidade de atendimento simultâneo ou prejudiquem as condições de segurança necessárias à execução dos serviços.

Importa esclarecer que a exigência de disponibilidade da área mínima **não implica obrigação de propriedade do imóvel**, nem determina que o interessado adquira, construa ou amplie instalações exclusivamente para participação no procedimento licitatório. O requisito está relacionado à efetiva disponibilidade de estrutura física compatível com a execução contratual, admitidas as formas juridicamente válidas de demonstração dessa disponibilidade previstas no instrumento convocatório.

A exigência também não possui caráter genérico aplicável indistintamente a quaisquer serviços de manutenção automotiva. Sua definição decorre das **particularidades desta contratação**, notadamente da dimensão da frota, da diversidade e do porte das viaturas, da possibilidade de atendimento simultâneo de parcela significativa dos veículos e da necessidade de garantir condições adequadas para execução dos serviços, circulação, manobra, guarda e proteção das viaturas oficiais.

Considerando que a disponibilidade da estrutura física constitui elemento diretamente relacionado à **capacidade técnico-operacional necessária à execução do objeto**, sua comprovação documental deverá ocorrer na fase de

habilitação, permitindo à Administração verificar, previamente à declaração de habilitação do licitante, se este efetivamente dispõe das condições estruturais mínimas consideradas indispensáveis para suportar a demanda estimada.

A verificação somente em momento posterior poderia resultar no prosseguimento do certame com licitante que, embora atendesse aos demais requisitos, não dispusesse da capacidade física necessária à execução adequada do objeto, circunstância que poderia demandar novas providências administrativas, convocação de licitante subsequente e repetição de atos procedimentais, com potencial atraso na contratação e reflexos sobre a continuidade dos serviços de manutenção da frota.

Assim, diante das características específicas da contratação e das necessidades identificadas no planejamento, conclui-se que a exigência de disponibilidade de oficina com **área mínima de 2.500 m²** apresenta relação objetiva com a capacidade técnico-operacional necessária à execução dos serviços, sendo estabelecida em função da quantidade e diversidade das viaturas, da possibilidade de atendimento simultâneo de aproximadamente 20% da frota, das necessidades de circulação e manobra, da execução concomitante e segura dos serviços e da adequada guarda e proteção dos veículos oficiais.

A exigência mostra-se, portanto, tecnicamente necessária para assegurar que a futura contratada disponha de estrutura física compatível com as dimensões e condições da contratação, constituindo medida destinada a reduzir riscos de insuficiência operacional e a preservar a eficiência, a segurança, a continuidade dos serviços e o patrimônio público.

Certificação do bombeiro

5.20 A apresentação do Certificado de Aprovação emitido pelo Corpo de Bombeiros Militar do Estado do Rio de Janeiro (CBMERJ), autorizando expressamente o funcionamento de oficina mecânica e/ou a prestação de serviços de manutenção de veículos, justifica-se pela necessidade de garantir que a futura contratada possua instalações regulares e adequadas às normas de segurança contra incêndio e pânico, assegurando condições mínimas para execução segura do objeto contratado.

5.21 As oficinas mecânicas desenvolvem atividades classificadas como potencialmente perigosas, em razão da manipulação constante de combustíveis, óleos lubrificantes, solventes, tintas, baterias, gases e demais materiais inflamáveis. Além disso, os serviços normalmente envolvem soldagem, corte, pintura automotiva, utilização de equipamentos elétricos de alta carga e circulação contínua de veículos, fatores que ampliam significativamente o risco de incêndios, explosões e acidentes.

5.22 Diante desse cenário, tornou-se necessário exigir comprovação de que as instalações da futura contratada possuem condições adequadas de segurança contra incêndio e pânico, devidamente avaliadas pelo órgão público competente.

5.23 As viaturas submetidas à manutenção pertencem à Administração Pública e, muitas vezes, possuem elevado valor patrimonial e relevância operacional para o cumprimento das atividades institucionais do órgão contratante.

5.24 A ausência de condições adequadas de segurança nas instalações da contratada poderia resultar em incêndios, danos estruturais, furtos, explosões ou sinistros capazes de comprometer veículos oficiais, equipamentos e materiais públicos, gerando prejuízos financeiros e impactos diretos na continuidade das atividades administrativas e operacionais.

5.25 Assim, a exigência do certificado funciona como mecanismo preventivo de proteção ao patrimônio público.

5.26 Outro fator que levou a esse entendimento foi a necessidade de reduzir riscos de interrupção contratual. Empresas que operam sem regularização perante o Corpo de Bombeiros podem sofrer interdições administrativas, embargos ou sanções dos órgãos fiscalizadores.

5.27 Caso isso ocorra durante a execução contratual, a Administração poderá enfrentar paralisação dos serviços, atraso na manutenção das viaturas e comprometimento da disponibilidade operacional da frota oficial.

5.28 A exigência do certificado, portanto, busca garantir maior estabilidade, regularidade e confiabilidade na execução do contrato administrativo.

5.29 O entendimento também decorre do princípio de que as exigências de habilitação devem possuir relação direta com os riscos e características do objeto licitado.

5.30 Nesse caso, o Certificado de Aprovação do CBMERJ não foi estabelecido como requisito meramente burocrático, mas como comprovação objetiva de que a empresa possui condições mínimas de segurança estrutural e operacional compatíveis com a atividade de manutenção veicular.

5.31 A Administração Pública possui o dever de adotar medidas preventivas destinadas à mitigação de riscos contratuais, à preservação da segurança das pessoas, à continuidade do serviço público e à proteção do patrimônio público.

5.32 Nesse contexto, o entendimento está alinhado aos princípios previstos na Lei nº 14.133/2021, especialmente os princípios da eficiência, do interesse público, da segurança jurídica, da prevenção, da razoabilidade e da seleção da proposta mais vantajosa.

5.33 Além disso, a exigência respeita o entendimento consolidado de que requisitos técnicos podem ser previstos no edital quando forem indispensáveis para assegurar a adequada execução contratual e estiverem diretamente relacionados ao objeto da contratação.

5.34 Dessa forma, concluiu-se que a exigência do Certificado de Aprovação do CBMERJ possui fundamento técnico, preventivo e jurídico, sendo medida necessária para garantir segurança operacional, regularidade da contratada, proteção das viaturas oficiais e continuidade dos serviços prestados à Administração Pública.

Disponibilidade de aparelhos, equipamentos, ferramentas e recursos operacionais

5.35. A adequada execução dos serviços de manutenção preventiva e corretiva das viaturas exige que a futura contratada disponha de aparelhos, equipamentos, ferramentas e recursos operacionais compatíveis com a diversidade, a complexidade tecnológica e as características da frota abrangida pela contratação, de forma a assegurar confiabilidade operacional, segurança, eficiência, qualidade dos reparos e preservação do patrimônio público.

5.36. Entre os recursos necessários encontram-se equipamentos de diagnóstico elétrico e eletrônico, tais como medidores de voltagem, aparelhos de teste elétrico, multímetros, vacuômetros, tacômetros, medidores de compressão, lâmpadas estroboscópicas, cabos de teste, aparelhos para verificação da pressão do combustível e equipamentos destinados ao mapeamento e leitura de centrais eletrônicas (CPU), necessários à identificação precisa de falhas mecânicas, elétricas e eletrônicas presentes nas viaturas.

5.37. A utilização desses equipamentos permite a realização de diagnósticos mais precisos, reduzindo o tempo de indisponibilidade das viaturas, a substituição desnecessária de componentes, a ocorrência de retrabalho e os custos decorrentes de diagnósticos inadequados, além de contribuir para que os reparos sejam executados de acordo com os padrões técnicos aplicáveis.

5.38. Da mesma forma, a execução dos serviços demanda equipamentos operacionais compatíveis com as atividades a serem realizadas, incluindo prensa hidráulica, macacos hidráulicos tipo jacaré, compressor de ar, pistolas de pintura, relógios comparadores, bases magnéticas, paquímetros, torquímetros, sacadores, adaptadores, guinchos ou talhas de corrente, lixadeiras, furadeiras, parafusadeiras e equipamentos de soldagem elétrica e oxiacetilênica, entre outros recursos tecnicamente necessários à execução dos serviços.

5.39. A necessidade desses recursos decorre da própria natureza das intervenções previstas, que abrangem serviços de desmontagem, montagem, recuperação estrutural, alinhamento, ajustes mecânicos, substituição de peças, soldagem, suspensão de veículos pesados, ajustes de torque, reparos elétricos e eletrônicos e recuperação de componentes diversos das viaturas. A ausência de recursos técnicos compatíveis poderá comprometer a qualidade e a segurança dos serviços, ocasionar atrasos, retrabalho, aumento da indisponibilidade da frota e riscos à integridade das viaturas e de seus usuários.

5.40. A frota abrangida pela contratação possui sistemas mecânicos, elétricos e eletrônicos de diferentes níveis de complexidade, incluindo módulos eletrônicos, centrais de injeção, sensores, sistemas de freio ABS, controle eletrônico de estabilidade, sistemas de climatização e componentes específicos presentes em ambulâncias, ônibus, caminhões,

viaturas especiais e veículos transformados para emprego militar, circunstância que torna indispensável a utilização de equipamentos e ferramentas adequados às características dos veículos atendidos.

5.41. Embora esses aparelhos, equipamentos, ferramentas e recursos operacionais sejam indispensáveis à adequada execução do objeto, sua disponibilidade integral **não será exigida de todos os licitantes como requisito de habilitação**, especialmente porque determinados equipamentos, ferramentas, recursos materiais ou adaptações poderão ser legitimamente providenciados pela empresa classificada em primeiro lugar especificamente para atendimento da futura contratação.

5.42. A exigência de disponibilidade antecipada e integral desses recursos por todos os participantes poderia impor investimentos prévios a empresas que não venham a ser contratadas, gerando custos desnecessários de participação e potencial restrição à competitividade, sem benefício proporcional para a Administração. Dessa forma, considera-se mais adequado estabelecer objetivamente no Termo de Referência os recursos operacionais indispensáveis à execução e verificar sua efetiva disponibilidade somente em relação à licitante classificada em primeiro lugar.

5.43. Para tanto, após a análise da documentação de habilitação da licitante classificada em primeiro lugar e constatada sua regularidade documental, mas antes da conclusão da respectiva fase de habilitação, a Administração realizará **diligência presencial nas instalações da licitante**, destinada à verificação da efetiva disponibilidade dos aparelhos, equipamentos, ferramentas, recursos materiais e demais condições operacionais estabelecidas no Termo de Referência.

5.44. A diligência também verificará a disponibilidade de equipamentos e ferramentas de diagnóstico eletrônico atualizados e compatíveis com os veículos integrantes da frota objeto da contratação, necessários à identificação de falhas nos respectivos sistemas, bem como a capacidade operacional da licitante para atendimento das demandas emergenciais e realização das manutenções programadas nos prazos estabelecidos no Termo de Referência.

5.45. A verificação será realizada de forma objetiva, mediante checklist previamente estabelecido no Termo de Referência, e será formalizada em relatório próprio, acompanhado, quando pertinente, de registros fotográficos e demais evidências necessárias à comprovação das condições verificadas.

5.46. Caso sejam identificadas, durante a diligência, pendências relativas a equipamento, ferramenta, recurso material, adaptação ou outra condição operacional cuja disponibilização posterior seja admitida pelo Termo de Referência, será concedido à licitante o prazo máximo de **10 (dez) dias úteis**, contado de sua ciência formal acerca das pendências identificadas, para promover as adequações necessárias.

5.47. Decorrido o prazo estabelecido, a Administração realizará nova verificação, presencial ou documental, conforme a natureza da pendência, para comprovação do atendimento integral das condições operacionais exigidas.

5.48. Comprovado o atendimento integral das condições operacionais, será concluída a análise da licitante, com o regular prosseguimento do certame. Caso a licitante não comprove, dentro do prazo de 10 (dez) dias úteis, o atendimento das condições operacionais exigidas, não poderá prosseguir como futura contratada, devendo a Administração adotar as providências previstas no Edital e passar à análise da licitante subsequente, observada a ordem de classificação, que será submetida aos mesmos critérios, prazos e procedimento de verificação.

5.49. A realização da diligência nesse momento procedimental não altera a natureza das condições operacionais nela verificadas nem as transforma em requisitos de habilitação, tendo por finalidade permitir que a Administração confirme, antes do encerramento dessa etapa do procedimento, se a licitante classificada em primeiro lugar possui ou providenciou os meios materiais necessários à adequada execução do objeto.

5.50. A sistemática adotada busca compatibilizar a necessidade de assegurar que a futura contratada disponha efetivamente dos aparelhos, equipamentos, ferramentas e recursos operacionais indispensáveis à execução com a preservação da competitividade do certame, evitando impor indistintamente a todos os participantes investimentos antecipados em recursos que poderão ser providenciados pela empresa efetivamente classificada em primeiro lugar.

5.51. Dessa forma, mantém-se integralmente a necessidade técnica dos aparelhos, equipamentos, ferramentas e recursos operacionais necessários à manutenção da frota, alterando-se apenas o momento e a sistemática de verificação de sua efetiva disponibilidade, de modo a assegurar simultaneamente a adequada execução contratual, a competitividade do certame e a eficiência do procedimento licitatório.

Critérios de qualificação técnica

5.46 A exigência de qualificação técnica possui como finalidade assegurar que a futura contratada detenha capacidade operacional, experiência comprovada e estrutura técnica compatível com a complexidade dos serviços de manutenção da frota oficial deste Órgão.

5.47 A frota administrativa e operacional é composta por veículos leves, utilitários, ônibus e ambulâncias, incluindo viaturas adaptadas que possuem sistemas mecânicos, elétricos e eletrônicos específicos, tais como sistemas de iluminação de emergência, climatização, dispositivos embarcados, adaptações elétricas, sistemas pneumáticos e demais componentes que demandam mão de obra especializada para execução adequada dos serviços de manutenção preventiva e corretiva.

5.48 Em razão da complexidade técnica envolvida, torna-se necessária a comprovação de que a empresa atua regularmente junto ao Conselho Regional de Engenharia e Agronomia – CREA/RJ, garantindo que os serviços executados estejam submetidos à fiscalização profissional e observem as normas técnicas e de segurança aplicáveis.

5.49 Da mesma forma, a necessidade de profissionais legalmente habilitados, como engenheiros mecânicos e engenheiros eletricistas ou eletrônicos, decorre da própria natureza dos serviços, especialmente para emissão de laudos técnicos, diagnósticos especializados, pareceres técnicos, perícias, avaliações estruturais e análise de falhas relacionadas aos sistemas mecânicos, elétricos e eletrônicos das viaturas.

5.50 A manutenção inadequada ou executada sem o devido acompanhamento técnico pode comprometer diretamente a segurança dos usuários, causar danos ao patrimônio público, gerar indisponibilidade das viaturas e impactar negativamente as atividades administrativas, operacionais e de apoio desempenhadas por este Órgão.

5.51 A comprovação de experiência anterior em serviços similares busca garantir que a empresa possua conhecimento técnico consolidado e capacidade prática para execução contínua dos serviços contratados, reduzindo riscos de falhas operacionais, atrasos, paralisações e prejuízos à Administração Pública.

5.52 A exigência de atestados acompanhados das respectivas Anotações de Responsabilidade Técnica – ART possui como objetivo comprovar que os serviços anteriormente executados contaram com efetiva responsabilidade técnica registrada perante o conselho profissional competente, conferindo maior confiabilidade às informações apresentadas.

5.53 A exigência de comprovação de experiência em quantitativo compatível com a frota licitada visa assegurar que a empresa disponha de estrutura operacional, equipe técnica, capacidade logística e organização administrativa suficientes para atender adequadamente às demandas simultâneas de manutenção da frota oficial.

5.54 A possibilidade de apresentação de mais de um atestado para fins de comprovação da capacidade técnica observa os princípios da razoabilidade, competitividade e ampla participação, permitindo que empresas com experiências complementares possam demonstrar sua aptidão técnica sem restrição indevida à competitividade do certame.

5.55 A previsão de diligências complementares para verificação da autenticidade dos atestados e documentos apresentados possui fundamento no dever da Administração Pública de resguardar a legalidade do procedimento licitatório, prevenir fraudes documentais e assegurar que a futura contratação seja realizada com empresa efetivamente capacitada para execução do objeto.

5.56 A solicitação de contratos, registros profissionais, notas fiscais, comprovantes de execução e demais documentos correlatos busca conferir maior segurança jurídica ao processo de contratação, garantindo que as informações apresentadas correspondam à real execução dos serviços declarados.

5.57 Dessa forma, as exigências estabelecidas mostram-se proporcionais, razoáveis e indispensáveis para assegurar a adequada execução contratual, a segurança dos usuários, a preservação do patrimônio público e a continuidade das atividades institucionais desenvolvidas por este Órgão.

Justificativa para exigência de experiência mínima de 3 (três) anos

5.58 A exigência de comprovação de experiência mínima de 3 (três) anos na prestação de serviços similares ao objeto da contratação foi estabelecida após avaliação das características, da dimensão, da complexidade e dos riscos inerentes à futura contratação, não se tratando de requisito baseado exclusivamente no tempo de atuação da empresa, mas de mecanismo destinado a aferir sua maturidade e capacidade técnico-operacional para a execução continuada de serviços de natureza e complexidade compatíveis com o objeto.

5.59 A contratação apresenta características que demandam elevada capacidade operacional da futura contratada. A frota abrangida é composta por grande quantidade e diversidade de viaturas administrativas e operativas, compreendendo veículos leves, utilitários, caminhões, ônibus, ambulâncias, reboques, viaturas especiais e veículos transformados para emprego militar, provenientes de diferentes fabricantes, modelos, tecnologias e anos de fabricação. Algumas dessas viaturas possuem, ainda, adaptações e sistemas mecânicos, elétricos, eletrônicos, pneumáticos, hidráulicos e estruturais específicos, circunstância que reduz o grau de padronização da frota e aumenta significativamente a complexidade dos serviços de manutenção.

5.60 O planejamento identificou, inclusive, que determinados componentes utilizados nas viaturas adaptadas não constam dos catálogos oficiais das montadoras ou das principais bases referenciais utilizadas pelo mercado automotivo, podendo sua correta identificação depender da análise física do componente removido, o que exige integração entre diagnóstico técnico, aquisição de peças e execução do respectivo reparo.

5.61 A dimensão da contratação constitui outro elemento relevante para definição do requisito. Estima-se a execução de 29.776 homens-hora para manutenção de viaturas leves e 32.510 homens-hora para manutenção de viaturas pesadas, além do fornecimento de peças e componentes necessários aos reparos, alcançando valor global estimado de R$ 29.538.170,19.

5.62 Nesse contexto, a Administração necessita assegurar que a futura contratada não possua apenas capacidade momentânea para atender às condições exigidas no início da contratação, mas que demonstre experiência anterior suficientemente consolidada na manutenção, ao longo do tempo, de estrutura operacional, recursos humanos especializados, equipamentos, logística de aquisição de peças, capacidade administrativa e organização necessárias à prestação continuada dos serviços.

5.63 A experiência mínima de 3 (três) anos mostra-se pertinente, portanto, por permitir aferir que a licitante já executou serviços similares durante período suficientemente representativo, abrangendo diferentes ciclos operacionais e variações de demanda, demonstrando capacidade de manter a continuidade dos serviços diante de situações próprias da manutenção veicular, tais como manutenções preventivas programadas, reparos corretivos não previsíveis, demandas simultâneas, necessidade de aquisição de peças para diferentes marcas e modelos e atendimento de veículos com distintos graus de complexidade.

5.64 A exigência também possui caráter de mitigação de riscos contratuais. A eventual incapacidade técnica, operacional ou administrativa da contratada poderá ocasionar atrasos, paralisações, retrabalho, elevação do período de indisponibilidade das viaturas e comprometimento das atividades institucionais das Organizações Militares atendidas. O próprio planejamento da contratação reconhece que a experiência anterior contribui para reduzir riscos de falhas operacionais, atrasos, paralisações e prejuízos à Administração.

5.65 Registra-se, ainda, que a experiência anterior do CIASC demonstra a relevância da estabilidade e continuidade na prestação dos serviços, considerando que a contratação precedente permaneceu vigente por aproximadamente 5 (cinco) anos e apresentou execução satisfatória. Essa experiência positiva reforça a importância de selecionar empresa que demonstre capacidade previamente consolidada para sustentar a execução continuada do objeto, preservando o nível de confiabilidade e continuidade necessário à manutenção da frota.

5.66 De forma subsidiária, também foram considerados, na avaliação dos riscos de mercado associados a contratações dessa natureza, relatos e experiências conhecidas no âmbito de outros órgãos públicos envolvendo dificuldades de continuidade contratual, descumprimento de obrigações, baixa qualidade dos serviços, inconsistências em diagnósticos e orçamentos e dificuldades operacionais ou econômico-financeiras surgidas durante a execução. Tais elementos não constituem presunção de comportamento inadequado dos futuros licitantes, mas reforçam a necessidade de adoção de critérios proporcionais de qualificação destinados a reduzir o risco de contratação de empresa sem experiência operacional suficientemente consolidada.

5.67 Dessa forma, considerando conjuntamente a essencialidade dos serviços, o elevado quantitativo de viaturas, a diversidade e complexidade técnica da frota, o expressivo volume estimado de serviços, o valor da contratação, a necessidade de continuidade da manutenção e os impactos decorrentes de eventual incapacidade ou descontinuidade da contratada, conclui-se que a comprovação de experiência mínima de 3 (três) anos apresenta relação direta com as características e os riscos do objeto e se mostra adequada e proporcional à finalidade de aferir a capacidade técnico-operacional necessária à execução da contratação.

5.68 A exigência encontra fundamento no art. 67, § 5º, da Lei nº 14.133/2021, que admite, nas contratações de serviços contínuos, a exigência de certificação que demonstre que o licitante presta ou prestou serviços similares ao objeto da licitação por período mínimo, observado o limite legal.

5.69 A medida encontra-se igualmente alinhada à jurisprudência do Tribunal de Contas da União, especialmente ao Acórdão nº 2.076/2023-TCU-Plenário, segundo o qual a exigência de experiência mínima de três anos em serviços continuados deve estar adequadamente fundamentada nos estudos prévios, demonstrando-se sua necessidade em razão da essencialidade, quantitativo, risco, complexidade ou outra particularidade da contratação. O entendimento foi reafirmado, já sob a Lei nº 14.133/2021, pelo Acórdão nº 733/2026-TCU-Plenário, no sentido de que a exigência de tempo mínimo de experiência para fins de qualificação técnico-operacional deve estar adequadamente fundamentada nas informações constantes do Estudo Técnico Preliminar.

5.70 Assim, diante das características concretas da presente contratação e dos riscos identificados durante seu planejamento, a Administração considera tecnicamente justificada a exigência de comprovação de experiência mínima de 3 (três) anos em serviços similares ao objeto, como requisito de qualificação técnico-operacional destinado a conferir maior segurança à seleção da futura contratada, sem afastar a observância dos princípios da razoabilidade, proporcionalidade, competitividade e seleção da proposta mais vantajosa.

5.71 Eu colocaria esse texto no ETP imediatamente após o atual item 5.57, criando um subtítulo próprio, porque os itens 5.46 a 5.57 já tratam dos critérios de qualificação técnica. Assim, a justificativa fica justamente no documento de planejamento em que o TCU exige que ela esteja registrada, e não somente na resposta posterior à CJU.

Critérios de qualificação econômico-financeira

5.72 Para fins de qualificação econômico-financeira, será exigida a comprovação de **patrimônio líquido mínimo correspondente a 10% (dez por cento) do valor estimado da contratação**, nos termos do art. 69, § 4º, da Lei nº 14.133/2021.

5.73 A adoção do percentual de 10% não decorre da aplicação automática do limite máximo estabelecido pela legislação, mas da avaliação conjunta da dimensão econômica, da complexidade operacional e dos riscos inerentes à futura contratação, buscando assegurar que a empresa a ser contratada disponha de capacidade econômico-financeira compatível com as obrigações que assumirá durante a execução contratual.

5.74 A contratação possui valor global estimado de **R$ 29.538.170,19** e compreende a prestação continuada de serviços de manutenção preventiva e corretiva de viaturas leves e pesadas, incluindo o fornecimento de peças, componentes, materiais e demais insumos necessários à execução dos serviços.

5.75 A natureza do objeto exige que a futura contratada mantenha estrutura operacional compatível com a demanda, compreendendo instalações físicas adequadas, equipamentos e ferramentas especializadas, profissionais qualificados e capacidade administrativa e logística para pesquisa, aquisição e disponibilização de peças e componentes destinados a uma frota composta por veículos de diferentes categorias, marcas, modelos, tecnologias e anos de fabricação.

5.76 A diversidade da frota reduz a possibilidade de manutenção de estoque completo de componentes para todas as marcas e modelos, tornando necessária capacidade permanente de pesquisa e aquisição de peças no mercado de reposição. Essa característica poderá demandar da contratada disponibilidade econômico-financeira suficiente para suportar as obrigações operacionais decorrentes da aquisição de peças, materiais e insumos necessários à execução dos serviços, observadas as condições e os prazos de medição e pagamento estabelecidos na contratação.

5.77 Deve-se considerar, ainda, a possibilidade de ocorrência simultânea de demandas de manutenção decorrentes de panes, manutenções periódicas programadas, acidentes, inspeções obrigatórias ou necessidades operacionais extraordinárias, circunstância que poderá exigir mobilização concomitante de mão de obra, equipamentos, peças, materiais e demais recursos necessários à continuidade da execução contratual.

5.78 Eventual insuficiência econômico-financeira da contratada poderá repercutir diretamente na sua capacidade de manter a estrutura necessária à execução dos serviços e de adquirir peças e insumos, aumentando os riscos de atrasos, paralisações, indisponibilidade prolongada das viaturas e comprometimento das atividades institucionais apoiadas pela frota.

5.79 Considerando, portanto, **o elevado valor estimado da contratação, sua natureza continuada, a dimensão e heterogeneidade da frota, a necessidade de manutenção de estrutura operacional permanente, o fornecimento contínuo de peças e insumos, a possibilidade de demandas simultâneas e os impactos decorrentes de eventual descontinuidade da execução**, a Administração considera adequada e proporcional a exigência de **patrimônio líquido mínimo correspondente a 10% (dez por cento) do valor estimado da contratação**.

5.80 O requisito possui caráter de mitigação do risco econômico-financeiro e não tem por finalidade restringir indevidamente a competitividade, mas proporcionar segurança razoável quanto à capacidade patrimonial da futura contratada para suportar as obrigações inerentes à execução de contratação dessa magnitude, observados os princípios da razoabilidade, proporcionalidade, competitividade e seleção da proposta mais vantajosa.

5.81 Dessa forma, após avaliação das particularidades e dos riscos da contratação, conclui-se pela manutenção da exigência de **patrimônio líquido mínimo correspondente a 10% (dez por cento) do valor estimado da contratação**, dentro do limite previsto no art. 69, § 4º, da Lei nº 14.133/2021.

Prorrogação da Ata de Registro de Preços e renovação dos quantitativos registrados

5.82 Considerando a natureza continuada e recorrente da necessidade administrativa que fundamenta a presente contratação, a Administração prevê a possibilidade de **prorrogação da vigência da Ata de Registro de Preços por igual período, com a correspondente renovação dos quantitativos originalmente registrados**, desde que atendidos os requisitos legais e regulamentares aplicáveis e demonstrada, no momento da eventual prorrogação, a manutenção da vantajosidade para a Administração.

5.83 A previsão decorre das características da necessidade a ser atendida. Os serviços de manutenção preventiva e corretiva das viaturas não constituem demanda pontual ou excepcional, mas necessidade permanente relacionada à conservação, segurança, disponibilidade e continuidade operacional da frota utilizada pelas Organizações Militares participantes.

5.84 A utilização das viaturas ao longo do tempo ocasiona desgaste natural de peças e componentes e gera necessidades periódicas de revisão, manutenção preventiva e reparos corretivos. Além disso, podem ocorrer demandas decorrentes de panes, acidentes, falhas mecânicas ou elétricas, inspeções, substituição de componentes e outras intervenções necessárias à preservação das condições de segurança e funcionamento dos veículos.

5.85 Nesse contexto, caso permaneçam presentes as condições que justificaram a contratação e seja demonstrado que os preços registrados continuam vantajosos, a prorrogação da Ata poderá representar alternativa mais eficiente e econômica do que a realização imediata de novo procedimento licitatório, evitando a repetição desnecessária de atos administrativos e reduzindo os custos associados à instrução e realização de nova contratação, sem prejuízo da necessária avaliação da vantajosidade.

5.86 A eventual prorrogação, entretanto, **não será automática**. Antes de sua formalização, a Administração deverá avaliar a permanência da necessidade administrativa, o desempenho do fornecedor, quando aplicável, a regularidade das condições necessárias à manutenção do registro e, especialmente, a compatibilidade dos preços registrados com os praticados no mercado, de modo a demonstrar a vantajosidade da prorrogação.

5.87 Na hipótese de prorrogação da Ata por novo período de vigência, prevê-se a **renovação dos quantitativos originalmente registrados para o período inicial**, limitada às mesmas quantidades estabelecidas para o período de um ano, de forma a permitir o atendimento da demanda estimada para o novo período.

5.88 A renovação dos quantitativos não se confunde com acréscimo quantitativo da Ata. Não haverá aumento das quantidades originalmente dimensionadas para cada período anual, mas o restabelecimento, para o novo período de vigência decorrente da prorrogação, das quantidades que foram previamente estimadas e submetidas ao procedimento licitatório.

5.89 Assim, durante cada período anual de vigência, deverão ser respeitados os quantitativos máximos estabelecidos na Ata, não sendo admitida a ampliação desses limites mediante acréscimos quantitativos. A renovação somente poderá ocorrer em decorrência da efetiva prorrogação da vigência da Ata e ficará limitada aos quantitativos originalmente registrados.

5.90 A previsão de renovação encontra fundamento também no planejamento da demanda. Os quantitativos da presente contratação foram estimados considerando as características da frota, seu histórico de manutenção, a natureza preventiva e corretiva dos serviços, a necessidade de fornecimento de peças e componentes e a possibilidade de ocorrência de demandas simultâneas ao longo do período de vigência.

5.91 Dessa forma, caso a necessidade permaneça no período subsequente, mostra-se coerente que a prorrogação da Ata seja acompanhada da renovação dos quantitativos originalmente dimensionados para um período anual, uma vez que a continuidade da utilização da frota gera nova necessidade de manutenção durante o período prorrogado.

5.92 A medida também contribui para a continuidade das atividades administrativas, operacionais, logísticas, de ensino e de apoio desempenhadas pelas Organizações Militares participantes, reduzindo o risco de descontinuidade do atendimento decorrente do intervalo necessário para realização de novo procedimento licitatório.

5.93 Ressalta-se que a existência da previsão de prorrogação com renovação dos quantitativos **não gera direito automático ao fornecedor nem obrigação de prorrogação para a Administração**, constituindo possibilidade condicionada à avaliação administrativa realizada ao término do período inicial.

5.94 Portanto, a eventual prorrogação da Ata de Registro de Preços, acompanhada da renovação dos quantitativos originalmente registrados, somente será realizada quando demonstradas sua necessidade, conveniência e vantajosidade, permanecendo vedado qualquer acréscimo que ultrapasse os quantitativos originalmente estabelecidos para cada período anual.

5.95 Diante das características continuadas da necessidade, da utilização permanente da frota e da recorrência dos serviços de manutenção preventiva e corretiva, considera-se **tecnicamente e administrativamente justificada a previsão de prorrogação da Ata de Registro de Preços por igual período, com renovação dos quantitativos originalmente registrados**, observadas as condições estabelecidas na legislação, no instrumento convocatório e na própria Ata.

Justificativa para a não exigência de garantia contratual

5.96 A Administração avaliou a necessidade de exigir garantia para assegurar a execução dos futuros contratos decorrentes da presente licitação, considerando as características do objeto, a forma de execução, os riscos envolvidos e a dimensão econômica da contratação.

5.97 Embora o valor global estimado da licitação seja de **R$ 29.538.170,19**, esse montante representa a estimativa consolidada das demandas do **órgão gerenciador e dos órgãos participantes do Sistema de Registro de Preços**, não correspondendo, portanto, ao valor de um único contrato a ser celebrado por um único órgão.

5.98 Os quantitativos e valores registrados encontram-se distribuídos entre o órgão gerenciador e os respectivos órgãos participantes, de acordo com as necessidades estimadas por cada unidade. Consequentemente, as futuras contratações decorrentes da Ata de Registro de Preços serão realizadas individualmente por cada órgão, observados seus respectivos quantitativos, disponibilidade orçamentária e necessidade efetiva.

5.99 Dessa forma, o valor global estimado da licitação não representa, isoladamente, a exposição econômico-financeira de uma única contratação, devendo a análise do risco considerar a sistemática efetiva de execução do objeto e os valores correspondentes às contratações decorrentes da Ata.

5.100 Além disso, os serviços de manutenção preventiva e corretiva das viaturas serão executados **sob demanda**, de acordo com as necessidades efetivamente verificadas durante a vigência da contratação. A existência de quantitativos estimados ou registrados não implica sua utilização integral ou imediata, uma vez que a execução dependerá da ocorrência concreta das necessidades de manutenção da frota.

5.101 A execução será realizada de forma gradual, mediante solicitações e ordens de serviço, não havendo mobilização financeira integral correspondente ao valor estimado da licitação em um único momento. Cada intervenção será previamente demandada, acompanhada e fiscalizada pela Administração, sendo o pagamento realizado em função dos serviços efetivamente executados e das peças e componentes efetivamente fornecidos e aceitos.

5.102 Essa sistemática reduz a exposição financeira da Administração diante de eventual inadimplemento, uma vez que a execução ocorre de maneira sucessiva e controlada, permitindo aos gestores e fiscais identificar eventuais falhas durante a execução e adotar tempestivamente as medidas administrativas e contratuais cabíveis antes da ampliação de seus efeitos.

5.103 Deve-se considerar, ainda, que os futuros instrumentos contratuais decorrentes da Ata poderão possuir valores significativamente inferiores ao valor global estimado do procedimento licitatório, justamente em razão da distribuição dos quantitativos entre o órgão gerenciador e os órgãos participantes e da execução conforme a demanda efetiva de cada unidade.

5.104 A Administração também contará com outros mecanismos de proteção e controle da execução contratual, especialmente fiscalização e acompanhamento dos serviços, recebimento e conferência das intervenções realizadas, controle das peças aplicadas, aplicação de glosas quando cabíveis, responsabilização por falhas, aplicação das sanções administrativas previstas na legislação e no instrumento contratual e demais medidas destinadas a assegurar o cumprimento das obrigações assumidas.

5.105 Nesse contexto, ponderou-se que a exigência de garantia contratual representaria encargo financeiro adicional ao contratado, cujo custo poderá ser incorporado à formação dos preços ofertados, sem que, no presente caso, tenha sido identificado benefício proporcional que justifique sua imposição diante da sistemática de execução sob demanda e da distribuição dos valores entre os diversos órgãos integrantes do Sistema de Registro de Preços.

5.106 Assim, a análise não se restringiu ao elevado valor global estimado da licitação, mas considerou a **efetiva exposição contratual da Administração**, a distribuição dos quantitativos e valores entre o órgão gerenciador e os órgãos participantes, a celebração individualizada das contratações, a execução gradual e sob demanda, o pagamento vinculado aos serviços efetivamente executados e a existência de mecanismos de fiscalização e responsabilização durante a execução.

5.107 Diante dessas características, a Administração conclui que, no caso concreto, **não se mostra necessária nem proporcional a exigência de garantia contratual**, considerando suficientes os demais mecanismos de controle e mitigação de riscos estabelecidos para a contratação.

5.108 A decisão encontra fundamento no art. 96 da Lei nº 14.133/2021, que atribui à autoridade competente, em cada caso, a faculdade de exigir garantia nas contratações de obras, serviços e fornecimentos, mediante avaliação das características e dos riscos da contratação.

5.109 Dessa forma, após avaliação da modelagem adotada, dos riscos envolvidos e dos mecanismos de controle previstos, opta-se justificadamente pela **não exigência de garantia contratual**, sem prejuízo da adoção das demais medidas destinadas a assegurar a adequada e regular execução dos futuros contratos.

Metodologia para aferição dos serviços por homem-hora, utilização do Tempo Padrão de Reparo e prazos de execução

5.110 A presente contratação prevê a execução de serviços de manutenção preventiva e corretiva de viaturas mediante remuneração da mão de obra por homem-hora – HH, cujo valor estimado foi obtido por meio de pesquisa de preços realizada pela Administração, observados os procedimentos aplicáveis à formação do valor estimado da contratação.

5.111 A pesquisa de preços do homem-hora e a utilização das tabelas de tempos padrão possuem finalidades distintas e complementares. A pesquisa de preços destina-se à determinação do **valor monetário estimado da unidade de homem-hora**, enquanto as tabelas tempárias destinam-se à determinação do **Tempo Padrão de Reparo – TPR**, correspondente à quantidade técnica de homem-hora atribuída à execução de determinada operação de manutenção ou reparo.

5.112 Dessa forma, o valor da mão de obra de cada serviço será obtido mediante a multiplicação do **valor unitário do homem-hora contratado** pela **quantidade de horas correspondente ao Tempo Padrão de Reparo da operação**, conforme a fonte técnica aplicável.

5.113 A adoção do TPR como critério de aferição da quantidade de homem-hora busca conferir maior objetividade, padronização, transparência e controle à formação dos orçamentos e à medição dos serviços, evitando que a remuneração seja determinada exclusivamente pelo tempo efetivamente despendido pela oficina, o qual poderá variar em razão da produtividade dos profissionais, da organização interna da contratada, dos equipamentos utilizados ou de outros fatores inerentes à sua execução.

5.114 Considerando a heterogeneidade da frota abrangida pela contratação, composta por veículos leves, utilitários, caminhões, ônibus, micro-ônibus, ambulâncias, viaturas especiais e veículos adaptados, verificou-se que uma única base técnica poderá não contemplar integralmente todas as marcas, modelos, versões e operações necessárias durante a execução contratual.

5.115 Por essa razão, será estabelecida **ordem objetiva e uniforme de preferência para utilização das fontes de Tempo Padrão de Reparo**, aplicável a todas as categorias de veículos abrangidas pela contratação, de modo a proporcionar padronização dos procedimentos e impedir a escolha discricionária, pela contratada, da referência que apresente maior quantidade de homem-hora para determinada operação.

5.116 Assim, tanto para **veículos leves e utilitários** quanto para **veículos pesados, caminhões, ônibus, micro-ônibus e viaturas especiais**, será adotado prioritariamente o **Sistema CILIA**; na ausência da operação, veículo, modelo ou versão correspondente, será utilizado o **Sistema AUDATEX**; posteriormente, a **tabela ou manual oficial de tempos de reparação da respectiva montadora ou fabricante**; e, subsidiariamente, o **Sistema ORION ou outra base técnica equivalente**, desde que previamente aceita pela fiscalização.

5.117 A utilização de fonte posicionada posteriormente na ordem de preferência somente será admitida quando a informação necessária não estiver disponível ou não for tecnicamente aplicável na fonte precedente, devendo a contratada demonstrar essa circunstância sempre que solicitado pela fiscalização.

5.118 A indicação dos sistemas utilizados como referência objetiva assegurar metodologia uniforme e verificável para determinação dos tempos de reparação. Eventual utilização de outra base técnica equivalente terá caráter subsidiário e dependerá de prévia aceitação da fiscalização, devendo apresentar informações tecnicamente confiáveis, atualizadas e passíveis de verificação.

5.119 Quando determinada operação não estiver contemplada em nenhuma das fontes estabelecidas, a contratada deverá apresentar **orçamento técnico detalhado**, contendo a descrição do serviço, as etapas necessárias à execução, a quantidade de homem-hora proposta e a respectiva justificativa técnica, ficando sua utilização condicionada à análise e à aprovação prévia da fiscalização.

5.120 A contratada deverá identificar nos orçamentos submetidos à Administração a fonte utilizada para determinação do TPR e disponibilizar documento, relatório, extrato, consulta ou outro elemento que possibilite à fiscalização verificar a operação considerada e o respectivo tempo padrão.

5.121 A metodologia de determinação do TPR não se confunde com os **prazos máximos estabelecidos para conclusão das intervenções**. O TPR representa a quantidade técnica de homem-hora utilizada para fins de aferição e remuneração da mão de obra, enquanto o prazo de execução representa o período máximo disponibilizado à contratada para concluir a intervenção e disponibilizar a viatura à Administração.

5.122 Os prazos de execução poderão abranger, conforme a natureza da intervenção, atividades de desmontagem, reparação, substituição e instalação de componentes, montagem, regulagem, testes e demais providências necessárias à conclusão do serviço, não constituindo, portanto, parâmetro para determinação da quantidade de homem-hora remunerável.

5.123 Quando uma mesma Ordem de Serviço contemplar intervenções em mais de um sistema da viatura, será adotado, como regra, o maior prazo correspondente aos serviços autorizados, sem soma automática dos respectivos prazos. Excepcionalmente, quando demonstrada a impossibilidade técnica de execução concomitante das intervenções, poderá ser admitido prazo adicional, mediante justificativa técnica da contratada e prévia aprovação da fiscalização.

5.124 Dessa forma, a metodologia adotada estabelece controles distintos e complementares sobre a execução contratual: **o valor unitário do homem-hora será definido pela licitação; a quantidade de homem-hora remunerável será determinada pelo TPR; os preços das peças observarão as respectivas fontes de referência e o desconto contratado; e o prazo máximo para conclusão da intervenção será definido de acordo com a natureza dos serviços**, proporcionando maior objetividade, rastreabilidade e segurança à fiscalização.

6. Levantamento de Mercado

6.1 Foram avaliadas as soluções de execução direta pela Administração e contratação de empresa especializada.

Análise das soluções disponíveis

6.2 Foram analisadas as seguintes alternativas:

I – contratação de oficina responsável apenas pelos serviços e fornecedor distinto para peças;
II – parcelamento entre manutenção de veículos leves e pesados;

III – contratação integrada em lote único;

IV – contratação por credenciamento.

6.3 As alternativas I e II apresentam aumento da complexidade administrativa, duplicidade de fiscalização, maior risco de conflitos de responsabilidade e ampliação do tempo de manutenção.
6.4 O credenciamento, embora adequado para determinados objetos, não assegura padronização dos procedimentos, concentração de responsabilidades nem previsibilidade dos custos para uma frota com as características da presente contratação.

6.5 A contratação em lote único demonstrou maior aderência às necessidades administrativas, técnicas e operacionais.

Comparativa entre oficina único e gerenciamento de frota

6.6 A contratação de uma única oficina especializada para execução dos serviços de manutenção preventiva e corretiva das viaturas apresenta-se mais vantajosa à Administração Pública quando comparada ao modelo de gerenciamento de frota, especialmente em razão das características operacionais, logísticas e administrativas da frota oficial utilizada pelo órgão.

6.7 Inicialmente, destaca-se que a contratação direta de oficina especializada proporciona maior controle sobre a execução dos serviços, permitindo fiscalização mais eficiente, acompanhamento presencial das manutenções, verificação imediata da qualidade dos serviços executados e maior rastreabilidade das peças aplicadas nas viaturas. Tal condição fortalece o controle administrativo e reduz riscos relacionados à execução indireta por empresas subcontratadas ou credenciadas.

6.8 Além disso, o modelo de oficina única assegura maior padronização dos procedimentos técnicos, garantindo uniformidade na manutenção preventiva e corretiva da frota, bem como maior controle sobre prazos, qualidade dos reparos e histórico individual de cada viatura. Esse acompanhamento contínuo favorece a identificação precoce de falhas recorrentes, contribuindo para o aumento da vida útil dos veículos e redução de custos futuros com grandes reparos.

6.9 Outro fator relevante refere-se à economicidade contratual. No modelo de gerenciamento de frota, normalmente há incidência de taxas administrativas, custos operacionais de intermediação, sistemas de gestão terceirizados e eventuais percentuais aplicados sobre peças e serviços executados pela rede credenciada. Já na contratação de oficina única, a Administração realiza relação direta com a prestadora do serviço, eliminando custos intermediários e permitindo maior competitividade na aplicação de descontos sobre peças, mão de obra e demais insumos.

6.10 Sob o aspecto operacional, a contratação de oficina única também proporciona maior segurança e disponibilidade das viaturas oficiais, especialmente em organizações que possuem atividades contínuas, operacionais e de pronta resposta. A centralização da manutenção em uma única estrutura reduz deslocamentos desnecessários entre oficinas credenciadas, evita perda de tempo logístico e facilita o planejamento das manutenções preventivas, minimizando períodos de indisponibilidade da frota.

6.11 Importante destacar ainda que o modelo de gerenciamento de frota pode gerar dificuldades relacionadas à pulverização da execução contratual, com utilização de múltiplas oficinas credenciadas, ocasionando diferenças de padrão técnico, divergências nos diagnósticos mecânicos, dificuldades de fiscalização e maior complexidade na gestão contratual. Em determinadas situações, também podem ocorrer recusas de atendimento por oficinas credenciadas, demora na autorização de serviços e limitações operacionais decorrentes da dependência de sistemas intermediários.

6.12 No caso específico de viaturas administrativas e operativas utilizadas em atividades essenciais, treinamentos, deslocamentos institucionais e apoio às atividades finalísticas do órgão, torna-se imprescindível garantir maior agilidade na manutenção e pronta disponibilidade dos veículos, fatores que são melhor atendidos pela contratação direta de oficina especializada.

6.13 Adicionalmente, a contratação de uma única oficina facilita a responsabilização contratual, uma vez que haverá definição clara do responsável técnico pela execução dos serviços, simplificando a aplicação de sanções, controle de garantias, fiscalização técnica e exigência de cumprimento dos níveis mínimos de qualidade estabelecidos pela Administração.

6.14 Dessa forma, considerando os princípios da eficiência, economicidade, controle administrativo, segurança patrimonial, continuidade do serviço público e disponibilidade operacional da frota, conclui-se que a contratação de oficina única especializada para manutenção preventiva e corretiva das viaturas mostra-se tecnicamente mais adequada e administrativamente mais vantajosa que o modelo de gerenciamento de frota.

7. Descrição da solução como um todo

7.1 A solução consiste na contratação de empresa especializada para prestação de serviços contínuos de manutenção preventiva e corretiva de viaturas leves e pesadas, com fornecimento de peças e acessórios.

7.2 A contratação será realizada por grupo, contemplando viaturas leves e pesadas, bem como serviços e fornecimento de peças, permitindo maior eficiência contratual e operacional.

8. Estimativa das Quantidades a serem Contratadas

8.1 Viaturas administrativas:

VIATURAS ADMINISTRATIVAS	CIASC	EscSarLog	TM	EGN	CTecCFN	CeIMPL	CIAMPA	CADIM	BHMN
PASSEIO	8	10	4	7	9	4	11	10	26
MICRO-ÔNIBUS	4	2	-	-	4	-	1	1	2
ÔNIBUS	3	3	-	2	3	-	2	3	
CAMINHÃO	6	-	-	-	6	1	6	6	11
CARRETA									
AMBULÂNCIA	4	4	-	-	2	-	2	1	
QUADRICICLO								2	
MICRO TRATOR	2	-	-	-	-	-	1		
TRATOR								2	
RETROESCAVADEIRA								1	
MOTONIVELADORA								1	
CARRO GUINDASTE									2
EMPILHADEIRA									2
MANIPULADOR TELESCÓPICO									
TOTAL	**27**	**19**	**4**	**9**	**24**	**5**	**22**	**27**	**43**

VIATURAS ADMINISTRATIVAS	CAMR	DEnsM	DPM	SIM	SVPM	1ºBtlOpLitFN	ERMRJ	PM	ComemCh
PASSEIO	4	3	4	3	7	10	6	4	17
MICRO-ÔNIBUS							1		
ÔNIBUS						1			
CAMINHÃO	4					1	2		

CARRETA									
AMBULÂNCIA						1			
QUADRICICLO									
MICRO TRATOR									
TRATOR						1			
RETROESCAVADEIRA									
MOTONIVELADORA									
CARRO GUINDASTE	2								
EMPILHADEIRA	2								
MANIPULADOR TELESCÓPICO									
TOTAL	**12**	**3**	**4**	**3**	**7**	**14**	**9**	**4**	**17**

VIATURAS ADMINISTRATIVAS	**CeIMNi**	**BSIM**	**BACS**	**CIAMA**	**NAM**	**ComEsqdE-1**	***ComEsqdAp-1***	**CAAML**	***CASOP***
PASSEIO	5	10	6	6	3	8	10	4	4
MICRO-ÔNIBUS		3						1	
ÔNIBUS				1	1			2	
CAMINHÃO		2		1				1	
CARRETA									
AMBULÂNCIA								1	
QUADRICICLO									
MICRO TRATOR									

TRATOR									
RETROESCAVADEIRA									
MOTONIVELADORA									
CARRO GUINDASTE									
EMPILHADEIRA									
MANIPULADOR TELESCÓPICO									
TOTAL	**5**	**15**	**6**	**8**	**4**	**8**	**10**	**9**	**4**

VIATURAS ADMINISTRATIVAS	BFNIG	BtlLOg	BtlOpEspCFN	BFNRM	TOTAL
PASSEIO	33	8	6	15	**265**
MICRO-ÔNIBUS	3		2	3	**27**
ÔNIBUS			1	2	**24**
CAMINHÃO	9		2	7	**65**
CARRETA	1				**1**
AMBULÂNCIA	3		2	3	**23**
QUADRICICLO					**2**
MICRO TRATOR					**3**
TRATOR					**3**
RETROESCAVADEIRA					**1**
MOTONIVELADORA					**1**
CARRO GUINDASTE					**4**
EMPILHADEIRA	2				**6**

MANIPULADOR TELESCÓPICO		1			**1**
TOTAL	**51**	**9**	**13**	**30**	**426**

8.2 Viaturas operativas:

VIATURAS OPERATIVAS	CIASC	EscSarLog	CTecCFN	CIAMPA	CADIM	1ºBtlOpLit	BFNIG	BtlLog	BtlOpEsp	BFNRM	TOTAL
VIATURAS DE 1/2 a 3/4 TON	7	10	21	4	3	8	125	24	8	13	**223**
VIATURAS DE 5 A 10 TON	4	26	12	3	4	14	32	82			**177**
Vtr AMBULÂNCIA	2	7	-					15			**24**
Vtr MICRO-ÔNIBUS	-	1	-								**1**
CARRETA								21			**21**
Vtr-reboque								31			**31**
Vtr semi-reboque								21			**21**
TOTAL	**13**	**44**	**33**	**7**	**7**	**22**	**157**	**194**	**8**	**13**	**498**

8.2.1 • Serviços de manutenção de Viaturas leves: 29.776 HH

8.2.2 • Serviços de manutenção de Viaturas Pesadas: 32.510 HH

8.2.3 • Fornecimento de peças: 16.416.690 unidades

8.3 Os quantitativos foram estimados considerando histórico de contratações anteriores, quantidade de viaturas, quilometragem média, estado de conservação e demanda operacional da unidade gerenciadora e dos participantes.

9. Estimativa do Valor da Contratação

Valor (R$): 29.538.170,19

9.1 Valor Total Estimado: R$ 29.538.170,19 (vinte e nove milhões quinhentos e trinta e oito mil cento e setenta reais e dezenove centavos).

9.2 A estimativa foi elaborada mediante pesquisa de mercado, atas vigentes e tabelas referenciais do setor automotivo.

10. Justificativa para o Parcelamento ou não da Solução

10.1 A contratação será realizada em grupo, considerando a integração entre fornecimento de peças e execução dos serviços.
10.2 A solução adotada busca maior eficiência, redução de riscos operacionais, melhor fiscalização e preservação da economicidade.

Justificativa para o não parcelamento da solução e adoção de grupo único

10.3 A Administração avaliou expressamente a possibilidade de parcelamento do objeto, considerando, entre outras alternativas, a separação entre a prestação dos serviços de manutenção e o fornecimento de peças, bem como a divisão da contratação entre manutenção de viaturas leves e pesadas. Após análise das características técnicas, operacionais, logísticas, administrativas e econômicas da contratação, concluiu-se que, para o presente objeto, o parcelamento não representa a solução mais adequada e vantajosa, razão pela qual se optou pela contratação integrada em **grupo único**.

10.4 A decisão fundamenta-se na necessidade de assegurar maior eficiência na execução contratual, integração entre as diversas etapas da manutenção, concentração da responsabilidade técnica e contratual, redução de interfaces entre fornecedores e, ainda, **maior facilidade de gestão, fiscalização e acompanhamento da contratação pela Administração**.

10.5 A adoção do grupo único proporciona significativa simplificação da gestão contratual, uma vez que permite a centralização dos procedimentos de fiscalização, acompanhamento, medição, controle de prazos, conferência de serviços, verificação de peças aplicadas, gestão de garantias e apuração de responsabilidades. Em cenário de parcelamento, essas atividades teriam de ser realizadas perante diferentes empresas, ampliando o número de contratos, interlocutores, medições, pagamentos, registros administrativos e procedimentos fiscalizatórios.

10.6 A concentração da execução em uma única contratada também favorece a **uniformização dos procedimentos de manutenção**, a consolidação do histórico das intervenções realizadas nas viaturas, a padronização das rotinas de autorização e controle dos serviços e maior rastreabilidade das peças e componentes utilizados. Essa centralização facilita a atuação dos gestores e fiscais, permitindo acompanhamento mais amplo e sistematizado da execução contratual.

10.7 A facilidade de gestão, contudo, não constitui fundamento isolado para a adoção do grupo único. Ela se soma a aspectos técnicos e operacionais relacionados à própria natureza da manutenção veicular, especialmente à **interdependência existente entre inspeção, diagnóstico, desmontagem, identificação da peça, especificação do componente, aquisição, instalação, testes funcionais, garantia e liberação da viatura**.

10.8 A frota abrangida pela contratação é numerosa e heterogênea, sendo composta por veículos leves, utilitários, caminhões, ônibus, ambulâncias, reboques, viaturas especiais e veículos transformados para emprego militar, provenientes de diferentes fabricantes, modelos, tecnologias e anos de fabricação. Soma-se a isso a existência de adaptações envolvendo sistemas elétricos, eletrônicos, pneumáticos, hidráulicos e mecânicos específicos, aumentando a complexidade dos serviços.

10.9 Em determinadas situações, sobretudo nas viaturas adaptadas ou especiais, a correta identificação de determinado componente somente é possível após a desmontagem e inspeção física da peça, podendo ser necessária comparação com o componente removido ou consulta ao fabricante responsável pela transformação. Nesses casos, diagnóstico, identificação da peça, aquisição e execução do reparo constituem etapas diretamente interligadas da mesma intervenção. O ETP já identifica essa característica como elemento relevante da contratação.

10.10 O parcelamento entre empresa responsável pela manutenção e fornecedor responsável pelas peças introduziria etapas intermediárias adicionais no processo. Após o diagnóstico realizado pela oficina, a demanda teria de ser encaminhada a outro fornecedor para aquisição do componente, com necessidade de especificação,

conferência, transporte, eventual devolução por incompatibilidade e nova validação técnica. Essas interfaces tendem a aumentar o período de indisponibilidade das viaturas e o risco de divergências quanto à correta identificação dos componentes.

10.11 Além disso, a fragmentação da execução pode ocasionar **conflitos de responsabilidade entre contratadas**. Caso determinada falha persista após o reparo, poderá surgir controvérsia quanto à origem do problema, especialmente para determinar se decorreu de diagnóstico inadequado, peça incompatível ou defeituosa, instalação incorreta ou falha na execução do serviço. A concentração do ciclo de manutenção em uma única contratada permite atribuição mais objetiva da responsabilidade, facilitando a correção da falha, o acionamento da garantia e, quando cabível, a adoção das medidas administrativas pertinentes.

10.12 A própria análise de riscos do planejamento identificou, como consequências potenciais do parcelamento, atrasos na aquisição de peças, divergências entre diagnóstico e componente fornecido, aumento do período de indisponibilidade das viaturas, conflitos de responsabilidade entre fornecedores, incremento dos custos administrativos, duplicidade de fiscalização e redução da eficiência operacional.

10.13 Também foi avaliada a possibilidade de divisão da contratação entre **viaturas leves e pesadas**. Embora essas categorias possuam características específicas, ambas integram a mesma necessidade administrativa de manutenção da frota e compartilham procedimentos de controle, autorização, diagnóstico, aquisição de peças, sistemas de orçamentação, fiscalização e acompanhamento contratual.

10.14 A adoção de uma única estrutura contratual permite que a Administração mantenha **um fluxo padronizado de atendimento para toda a frota**, reduzindo procedimentos paralelos e divergências na condução das manutenções, além de facilitar a obtenção de informações consolidadas sobre os serviços executados, valores empregados, peças substituídas, prazos de manutenção e histórico individual das viaturas.

10.15 Sob o aspecto administrativo, o parcelamento implicaria aumento do número de contratos ou instrumentos de gestão, fiscais e interlocutores, medições, processos de pagamento, procedimentos de glosa, verificações de garantia e demais atividades de acompanhamento. A contratação em grupo único, por sua vez, reduz essas interfaces administrativas e permite melhor aproveitamento dos recursos humanos disponíveis para gestão e fiscalização, sem afastar o necessário controle individualizado de cada ordem de serviço.

10.16 Sob o aspecto econômico, a análise não se limita ao preço unitário isolado de cada peça ou serviço. Também devem ser considerados os **custos administrativos e operacionais decorrentes da multiplicidade de fornecedores**, tais como maior demanda de fiscalização, aumento de procedimentos de medição e pagamento, deslocamentos, transporte e conferência de componentes, devoluções, retrabalho e prolongamento da indisponibilidade das viaturas.

10.17 A solução integrada também favorece ganhos de escala relacionados à estrutura física, equipamentos, mão de obra, logística de aquisição de peças e gestão administrativa necessários ao atendimento da demanda global da frota.

10.18 Ressalta-se que a adoção de grupo único não impede o controle individualizado dos preços durante a execução. Os serviços e peças continuarão sujeitos aos critérios de medição, tabelas referenciais, sistemas de orçamentação e percentuais de desconto definidos nos documentos da contratação, assegurando transparência, rastreabilidade e possibilidade de fiscalização dos valores praticados.

10.19 Dessa forma, a Administração ponderou o potencial benefício concorrencial decorrente do parcelamento em contraposição aos impactos técnicos, operacionais, logísticos, administrativos e econômicos decorrentes da fragmentação da solução.

10.20 Concluiu-se que, no caso concreto, a contratação em grupo único proporciona **maior integração do ciclo de manutenção, redução do tempo de indisponibilidade das viaturas, concentração da responsabilidade técnica, maior rastreabilidade, padronização dos procedimentos, redução de interfaces contratuais, melhor eficiência logística e significativa simplificação da gestão e fiscalização contratual**.

10.21 A facilidade de gestão, portanto, constitui benefício relevante da modelagem adotada, especialmente diante da quantidade e diversidade da frota e da necessidade de acompanhamento contínuo da execução, mas encontra-se associada a fundamentos técnicos, operacionais e econômicos que, em conjunto, demonstram a maior adequação da contratação integrada.

10.22 Diante do exposto, considera-se **justificado o não parcelamento da solução e a adoção de grupo único**, por representar, no caso concreto, a alternativa mais adequada para assegurar eficiência operacional, economicidade global, facilidade de gestão e fiscalização, concentração de responsabilidades, continuidade dos serviços e disponibilidade da frota.

10.23 Essa versão fica, a meu ver, **mais forte que a anterior**, porque não abandona um argumento verdadeiro e importante para o CIASC — a facilidade de gestão — mas o coloca juridicamente no lugar correto: **como parte de um conjunto de vantagens concretas, e não como única justificativa para restringir o parcelamento**.

Complexidade técnica da manutenção da frota

10.24 A manutenção da frota das Organizações Militares apresenta elevado grau de complexidade em razão da coexistência de veículos leves, utilitários, caminhões, ônibus, ambulâncias e viaturas especiais, fabricados por diferentes montadoras e submetidos a processos de transformação para atender às necessidades operacionais da Administração Militar.

10.25 As adaptações realizadas por empresas especializadas incorporam sistemas elétricos, eletrônicos, hidráulicos, pneumáticos e estruturais que extrapolam as especificações originais dos fabricantes. Consequentemente, parte significativa dos componentes empregados não possui referência nos catálogos das montadoras nem nas bases comerciais usualmente utilizadas pelo mercado automotivo.

10.26 Essa realidade exige conhecimento técnico especializado, inspeção física dos componentes, capacidade de pesquisa de mercado e integração entre diagnóstico, aquisição de peças e execução do reparo.

Particularidades das viaturas transformadas

10.27 Ambulâncias, veículos de resgate, caminhões com implementos, viaturas de transporte especializado e demais veículos transformados possuem conjuntos mecânicos e eletroeletrônicos instalados posteriormente à fabricação.

10.28 Em diversas situações, a substituição de um único componente depende da desmontagem parcial do equipamento, identificação manual da peça e consulta direta ao fabricante da transformação. Tais procedimentos inviabilizam modelos de contratação que fragmentem a responsabilidade entre diferentes fornecedores.

Cadeia logística da manutenção

10.29 O processo de manutenção inicia-se com a inspeção técnica, identificação do defeito, desmontagem, especificação da peça, aquisição, instalação, testes funcionais e liberação da viatura.

10.30 Quando o fornecimento das peças é executado por empresa distinta daquela responsável pela manutenção, são criadas etapas intermediárias de transporte, conferência, devoluções e revalidação técnica. Essas atividades aumentam o tempo de indisponibilidade da viatura, elevam custos administrativos e ampliam o risco de erros na especificação dos componentes.
10.31 Na contratação integrada, a própria oficina realiza todo o ciclo logístico, reduzindo o tempo de atendimento e aumentando a eficiência da execução contratual.

Comparativa entre lote único e parcelamento

10.32 Sob o aspecto técnico, o lote único permite integração entre diagnóstico, fornecimento de peças, execução dos serviços, testes e garantia.

10.33 Sob o aspecto logístico, elimina deslocamentos desnecessários de componentes entre empresas distintas.

10.34 Sob o aspecto administrativo, reduz contratos, medições, pagamentos, glosas e procedimentos fiscalizatórios.

10.35 Sob o aspecto jurídico, concentra a responsabilidade contratual em um único particular, simplificando eventual aplicação de sanções administrativas e reparação de danos.

10.36 Por sua vez, o parcelamento amplia interfaces contratuais, dificulta a fiscalização e potencializa litígios decorrentes da identificação do responsável por falhas técnicas.

Gestão de Risco da contratação

10.37 Os principais riscos identificados na hipótese de parcelamento do objeto são:

10.37.1 • atraso na aquisição de peças;

10.37.2 • divergência entre diagnóstico e componente fornecido;

10.37.3 • aumento do tempo de indisponibilidade das viaturas;

10.37.4 • conflitos entre fornecedores quanto à responsabilidade pelos defeitos;

10.37.5 • incremento dos custos indiretos da Administração;

10.37.6 • duplicidade de fiscalização;

10.37.7• perda de eficiência operacional;

10.37.8 • comprometimento da continuidade das atividades institucionais.

10.37.9 • A contratação integrada reduz significativamente a probabilidade e o impacto desses riscos.

Matriz de riscos

Evento de Risco	Causa	Consequência para a Administração	Probabilidade	Impacto	Nível do Risco	Medidas Mitigadoras
Atraso na conclusão da manutenção	Separação entre oficina e fornecedor de peças	Aumento do tempo de indisponibilidade das viaturas e comprometimento das atividades da OM	Alta	Alto	Alto	Contratação integrada, permitindo que a mesma empresa execute o diagnóstico, adquira as peças e realize os reparos.
Fornecimento de peça incompatível	Dificuldade na identificação de componentes de viaturas adaptadas	Retrabalho, aumento do prazo de manutenção e elevação dos custos	Média	Alto	Alto	Permitir que a própria oficina realize a identificação física da peça e sua aquisição diretamente no mercado.
Conflito de responsabilidade entre contratadas	Contratação de empresas distintas para serviços e peças	Dificuldade para apuração de responsabilidades, aplicação de sanções e acionamento da garantia	Alta	Alto	Alto	Concentrar a responsabilidade técnica em uma única contratada.

Aumento dos custos administrativos	Existência de múltiplos contratos e fornecedores	Maior demanda de fiscalização, medições, pagamentos e gestão contratual	Alta	Médio	Alto	Adotar contrato único, reduzindo interfaces administrativas.
Dificuldade de fiscalização	Execução dos serviços em empresas distintas	Redução da eficiência da fiscalização e aumento dos deslocamentos das equipes	Média	Alto	Alto	Centralizar a execução dos serviços em uma única oficina.
Aumento do tempo de indisponibilidade da frota	Fragmentação da cadeia logística	Redução da disponibilidade operacional das viaturas militares	Alta	Alto	Alto	Integrar o fornecimento de peças e a prestação dos serviços em uma única contratação.
Paralisação de atividades institucionais	Indisponibilidade prolongada das viaturas	Prejuízo às atividades administrativas, operacionais, de ensino, saúde e apoio logístico	Média	Muito Alto	Muito Alto	Estabelecer níveis de serviço (SLA), prazos máximos para execução e acompanhamento permanente da execução contratual.
Judicialização e litígios contratuais	Divergência entre oficina e fornecedor quanto à origem do defeito	Atraso na solução do problema e aumento dos custos processuais	Média	Alto	Alto	Manter a responsabilidade integral da contratada sobre peças e serviços executados.
Perda da economia de escala	Parcelamento do objeto	Elevação dos custos indiretos da contratação	Alta	Médio	Alto	Contratação em lote único, permitindo compartilhamento de infraestrutura, equipamentos e equipes técnicas.
Redução da eficiência operacional	Modelo contratual fragmentado	Aumento do tempo de resposta e diminuição da capacidade logística da Administração	Média	Alto	Alto	Adotar solução integrada com gestão unificada da manutenção da frota.

Governança da contratação

10.38 A governança das contratações públicas pressupõe adequada gestão dos recursos, definição clara de responsabilidades, controle da execução e mitigação de riscos.

10.39 A contratação em lote único favorece esses objetivos ao concentrar em uma única empresa todas as etapas da manutenção, permitindo padronização dos procedimentos, rastreabilidade das

intervenções realizadas, maior transparência na execução contratual e fortalecimento dos mecanismos de controle interno.

10.40 Sob a ótica da governança, reduz-se significativamente a probabilidade de controvérsias entre contratadas e facilita-se a atuação dos gestores e fiscais do contrato.

Eficiência administrativa

10.41 A adoção de contrato único reduz a necessidade de celebração, acompanhamento e fiscalização de múltiplos instrumentos contratuais.

10.42 Consequentemente, há redução das atividades relacionadas ao recebimento de notas fiscais, medições, aplicação de sanções, análise de pedidos de reequilíbrio econômico-financeiro, controle de garantias, gestão documental e demais procedimentos administrativos.
10.43 A racionalização desses processos permite que os recursos humanos da Administração sejam direcionados para atividades finalísticas, contribuindo para maior eficiência institucional.

Economicidade e economia de escala

10.44 A contratação integrada proporciona ganhos decorrentes da economia de escala, permitindo que a contratada compartilhe infraestrutura física, ferramental, equipamentos de diagnóstico, almoxarifado, sistemas informatizados, veículos de apoio, guinchos, equipes técnicas e estrutura administrativa.

10.45 Esse compartilhamento reduz custos indiretos da execução contratual e possibilita maior competitividade na formação dos preços ofertados.

10.46 Sob a perspectiva da Administração, também há redução dos custos transacionais decorrentes da gestão contratual, da fiscalização e do processamento administrativo.

Fiscalização contratual

10.47 A fiscalização constitui elemento essencial para assegurar que os serviços sejam executados em conformidade com as especificações contratuais.

10.48 Na solução integrada, cada Organização Militar acompanha a execução dos serviços em um único estabelecimento, reduzindo deslocamentos, simplificando inspeções e permitindo acompanhamento integral do ciclo de manutenção.

10.49 Essa sistemática fortalece o controle da qualidade dos serviços, facilita a conferência das peças substituídas e aumenta a efetividade das ações fiscalizatórias.

Responsabilidade técnica

10.50 A concentração da prestação dos serviços e do fornecimento das peças em uma única contratada elimina dúvidas quanto à responsabilidade por eventuais falhas técnicas.

10.51 Caso ocorram defeitos após a execução da manutenção, a Administração poderá exigir diretamente da contratada a adoção das medidas corretivas cabíveis, sem necessidade de apuração prévia acerca da responsabilidade de diferentes fornecedores.

10.52 Tal circunstância reduz litígios administrativos, simplifica a aplicação de penalidades e fortalece a segurança jurídica da contratação.

Continuidade do serviço público e disponibilidade operacional

10.53 A manutenção da disponibilidade da frota constitui requisito indispensável para assegurar a continuidade das atividades desenvolvidas pelas Organizações Militares.

10.54 A indisponibilidade prolongada de viaturas compromete o transporte de pessoal, a execução de atividades administrativas, ações de saúde, instrução, apoio logístico e demais missões institucionais.

10.55 Nesse contexto, a contratação em lote único representa mecanismo de mitigação de riscos operacionais, contribuindo para redução do tempo de indisponibilidade dos veículos e preservação da capacidade operacional da Administração Militar.

Benefícios esperados

10.56 A contratação integrada em lote único permitirá:

10.56.1 • redução do tempo médio de indisponibilidade das viaturas;

10.56.2 • melhoria da disponibilidade operacional da frota;

10.56.3 • simplificação da gestão e fiscalização contratual;

10.56.4 • redução dos custos administrativos;

10.56.5 • maior rastreabilidade das manutenções realizadas;

10.56.6 • responsabilização integral da contratada;

10.56.7 • maior eficiência logística;

10.56.8 • redução de litígios decorrentes da fragmentação do objeto;

10.56.9 • incremento da confiabilidade da manutenção;

10.56.10 • melhor aproveitamento dos recursos públicos.

Entendimento dos órgãos de controle

10.57 A jurisprudência do Tribunal de Contas da União consolidou o entendimento de que o parcelamento do objeto não constitui regra absoluta. A própria Súmula nº 247 ressalva que o fracionamento deve ser afastado quando implicar perda da economia de escala, prejuízo ao conjunto da solução ou comprometimento da execução contratual.

10.58 Em diversos julgados, o TCU reconhece que a Administração possui discricionariedade técnica para definir a melhor solução, desde que fundamente sua decisão em estudo prévio consistente e demonstre os benefícios esperados da modelagem escolhida. Da mesma forma, os manuais de licitações do Tribunal orientam que o planejamento deve considerar aspectos logísticos, riscos, responsabilidade técnica, custos administrativos e governança contratual, não apenas o menor preço imediato.

Conclusão

10.59 Após a análise das características da frota, da complexidade dos serviços, da logística de manutenção, dos riscos envolvidos, da governança da contratação e da legislação aplicável, conclui-se que a contratação em lote único representa a alternativa que melhor atende ao interesse público.

10.60 A solução integrada proporciona maior eficiência operacional, fortalece o controle administrativo, reduz riscos contratuais, concentra a responsabilidade técnica, favorece a economia de escala e assegura maior disponibilidade da frota destinada ao atendimento das atividades institucionais das Organizações Militares participantes.

10.61 Dessa forma, sob os aspectos técnico, operacional, administrativo e jurídico, considera-se plenamente justificada a adoção do lote único para a contratação dos serviços de manutenção preventiva e corretiva da frota, com fornecimento de peças, componentes e mão de obra especializada, por representar a alternativa mais vantajosa para a Administração Pública.

11. Contratações Correlatas e/ou Interdependentes

11.1 Não foram identificadas contratações correlatas ou interdependentes que impactem diretamente a presente contratação.

12. Alinhamento entre a Contratação e o Planejamento

12.1 A contratação encontra-se prevista no Plano de Contratações Anual (PCA), estando alinhada às necessidades estratégicas e operacionais do CIASC.

13. Benefícios a serem alcançados com a contratação

13.1 Pretende-se assegurar a disponibilidade da frota, aumento da vida útil das viaturas, redução de falhas mecânicas, maior segurança operacional, continuidade das atividades e melhor aproveitamento dos recursos públicos.

14. Providências a serem Adotadas

14.1 Serão adotadas providências relacionadas ao levantamento atualizado da frota, elaboração de plano de fiscalização, designação de fiscais e acompanhamento da execução contratual.

14.2 A execução do objeto seguirá a seguinte dinâmica:

14.3 Manutenção: Conjunto de atividades realizadas com a finalidade de conservar ou recolocar o veículo em condições ideais de funcionamento. Para tanto, serão feitas manutenções preventivas e corretivas.

14.4 Manutenção Preventiva: Sistemática regular de revisões com o intuito de proporcionar as melhores condições de desempenho do veículo no tocante ao seu funcionamento, rendimento e segurança, contemplando a prevenção de defeitos que possam resultar na indisponibilidade do mesmo. Serviços de caráter revisional, com ocorrência em intervalos regulares de quilometragens percorridas ou tempo de utilização previstos no manual de manutenção do veículo, compreendidos basicamente na substituição de componentes de vida útil pré-determinada, tais como: óleos lubrificantes, elementos filtrantes ou filtros, aditivos diversos, fluidos, correias, velas, cabos de velas, sensores, lâmpadas, pastilhas de freio.

14.5 Manutenção corretiva: Atividade que visa tornar operacional o veículo ocasionalmente desativado ou com funcionamento debilitado, em razão de defeitos e desgastes originados pelo uso ou falha no processo fabril.

14.6 Mecânica geral: Desmontagem, montagem e ajuste de motores a combustão de baixa e alta pressão, movidos a gasolina, a álcool, a bicombustível ou a óleo diesel, desmontagem, reparação, montagem e ajuste de cubos de rodas, carrocerias e escapamento, manutenção e recuperação de condicionador de ar/ventilação e climatização, testes e limpeza de bicos injetores de combustível, mangas e eixos de transmissão, bomba d'água e de combustível e outras, troca preventiva de óleos lubrificantes, filtros diversos, fluidos e aditivos, serviços de câmbio mecânico /dualógic e/ou automático, reduções e/ou trações 4x4, freios hidráulicos ou ABS, embreagem MEC/HID, rolamento, retentores, sistema de arrefecimento (radiadores), válvulas, diferencial, direção (mecânica, hidráulica e /ou elétrica etc.), engrenagens diversas, amortecedores, suspensão dianteira e traseira, mancais suportes, bielas, pistões e todos os outros serviços afins, inclusive, com a substituição de peças e acessórios quando necessária. Manutenção da linha de suprimento de oxigênio nas ambulâncias UTI, Manutenção de Ônibus e Microônibus

14.7 Serviços elétricos e eletrônicos: Reparo e revisão de todo o sistema elétrico e eletrônico, com substituição de lâmpadas, faróis, lanternas, relés, fios e cabos elétricos, magnetos, ignição eletrônica, bateria, alternador, motores elétricos, condutores, comandos, sistema de injeção eletrônica e eletrônica embarcada (painel, imobilizador, airbag, painel eletrônico, modulo de carroceria, rede de comunicação CAN), conversores DC/AC das ambulâncias, módulos de controle de giroflex/sirenes.

14.8 Serviço de capotaria e tapeçaria: Consiste nos serviços de substituição ou conserto de estofado e cobertura interna do veículo, incluindo tapeçaria, bem como a parte mecânica dos funcionamento dos bancos, portas, cintos de segurança, borrachas das portas, e todos os serviços afins.

14.9 Vidraçaria: Consiste nos serviços de substituição dos vidros frontais, traseiros, e laterais, retrovisores, borrachas dos vidros, canaletas e guarnições dos vidros de porta e todos os outros serviços afins.

14.10 Serviço de lanternagem, funilaria e pintura (corretiva e/ou estética) compreendem pequenos reparos, incluindo reposição de peças e acessórios. O resultado final de pintura deverão ser nas cores e padrões do veículo.

14.11 Serviço de borracharia, quando necessário, incluindo o fornecimento e troca de pneus sem condições de uso ou segurança, ou danificado e/ou seu respectivo aro.

14.12 Aplicação e/ou remoção de película não refletiva em áreas envidraçadas de veículos, e de adesivos do uso em veículo caracterizado no padrão da Marinha do Brasil.

14.13 Serviço de Reboque para viaturas leves e pesadas relacionadas no Apêndice I deste TR. Apenas do local onde a viatura encontra-se avariada até a oficina da CONTRATADA ou até a sede da CONTRATANTE, sendo os serviços cobrados conforme a tabela abaixo:

TABELA PARA COBRANÇA DE SERVIÇOS DE REBOQUE

E/OU SERVIÇOS DE SOCORRO EXTERNO

DISTÂNCIA	**VALOR A COBRAR EM HORAS TÉCNICAS**
0 - 25 km	4 HORAS TÉCNICAS
26 - 50 km	6 HORAS TÉCNICAS
51 - 75 km	8 HORAS TÉCNICAS
75 - 100 km	10 HORAS TÉCNICAS
acima 100 km	10 HORAS TÉCNICAS + 0,1 HORA TÉCNICA PARA CADA km adicional

14.14 A distância será medida do endereço da oficina até o local onde a viatura está e de lá até o local que o contratante indicar que a viatura seja rebocada;

14.15 No caso de serviços de socorro mecânico, além do deslocamento a ser cobrado pela tabela acima, também será cobrada a hora técnica em que o profissional da empresa estiver a disposição da contratante tentando consertar a viatura, de acordo com as características do tipo de viatura;

14.16 O serviço deverá estar disponível todos os dias da semana, 24 horas por dia, inclusive em dias de feriados municipal, estadual e/ou federal, sem pagamento de extras por condição de horário e/ou feriado;

14.17 O tempo para atendimento será de até 2 (duas) horas para viaturas enguiçadas em logradouros públicos ou de até 8 (oito) horas para viaturas enguiçadas e que estejam em instalações da contratante e de outra OM;

14.18 No caso de retirada da viatura enguiçada em instalações de OM´s, a contratante indicará o intervalo autorizado para retirada da viatura e demais informações para que o reboque possa adentrar às dependências das OM´s;

14.19 A contratada deverá indicar telefone para acionamento do reboque no horário de 2ª à 6ª feiras, das 08:00 até as 18:00 horas e também, caso não seja o mesmo, o telefone para acionamento do reboque nos demais horários, fora do expediente normal da oficina;

14.20 Todos os serviços com fornecimento de peças de reposição genuínas ou recomendadas pelas montadoras, inclusive com fornecimento de baterias, pneus, rodas, e quaisquer acessórios e componentes necessários, para o bom e perfeito funcionamento das viaturas.

15. Possíveis Impactos Ambientais

15.1 Os impactos ambientais decorrentes da execução dos serviços deverão ser minimizados por meio da adoção de práticas ambientalmente adequadas, observando-se rigorosamente a legislação ambiental vigente em âmbito federal, estadual e municipal. A contratada deverá promover o gerenciamento correto dos resíduos gerados durante as atividades de manutenção, reparação, lavagem, pintura, lubrificação e demais serviços executados nas viaturas, garantindo a segregação, armazenamento temporário, transporte e destinação final ambientalmente adequada de óleos lubrificantes usados, filtros, baterias, pneus inservíveis, embalagens contaminadas, solventes, tintas, estopas, peças substituídas e demais resíduos automotivos.

15.2 Além disso, deverão ser adotadas medidas preventivas destinadas a evitar a contaminação do solo, das águas superficiais e subterrâneas, bem como a emissão irregular de poluentes atmosféricos, assegurando a utilização racional dos recursos naturais, especialmente água e energia elétrica.

15.3 Como forma de comprovar a regularidade ambiental de suas operações e a capacidade de executar os serviços em conformidade com as normas ambientais aplicáveis, a empresa deverá apresentar os seguintes documentos:

apresentação de Licença de Operação

15.4 A apresentação de Licença de Operação para execução dos serviços de manutenção elétrica, mecânica, lanternagem, pintura, lavagem e lubrificação mostra-se necessária em razão da natureza potencialmente poluidora das atividades desenvolvidas, bem como da necessidade de observância às normas ambientais, de segurança e de proteção ao patrimônio público.

15.15 Os serviços de manutenção automotiva, especialmente os relacionados à pintura, lavagem e lubrificação, envolvem a utilização e o descarte de resíduos contaminantes, tais como óleos lubrificantes, graxas, solventes, tintas, resíduos químicos, partículas sólidas e efluentes líquidos, os quais, quando manipulados inadequadamente, podem causar danos ao meio ambiente, ao sistema de drenagem pública e à saúde coletiva.

15.16 Dessa forma, a exigência da Licença de Operação emitida pelo órgão ambiental competente visa garantir que a licitante possua autorização regular para funcionamento, dispondo de infraestrutura adequada, controle ambiental e atendimento às condicionantes legais aplicáveis às atividades exercidas, em conformidade com a legislação ambiental vigente, especialmente a Lei nº 6.938/1981 (Política Nacional do Meio Ambiente), as Resoluções do CONAMA e demais normas correlatas.

15.17 Adicionalmente, a exigência de que os serviços de lavagem sejam realizados em boxes compatíveis com todos os veículos da frota busca assegurar a correta contenção e destinação de resíduos oleosos e efluentes provenientes das lavagens, evitando contaminações ambientais e garantindo condições adequadas de execução dos serviços para veículos de diferentes portes.

15.18 No tocante aos serviços de pintura, a obrigatoriedade de utilização de cabines de pintura dotadas de sistema de controle de particulados por pressão positiva justifica-se pela necessidade de controle da emissão de partículas, vapores tóxicos e resíduos químicos no ambiente, proporcionando maior segurança operacional, qualidade dos serviços executados e conformidade ambiental. Tal sistema reduz significativamente a dispersão de contaminantes

atmosféricos, assegurando melhores condições de trabalho e minimizando impactos ao meio ambiente e à saúde pública.

15.19 Ressalta-se, ainda, que a Administração Pública possui o dever de contratar empresas que atendam integralmente às exigências legais e ambientais pertinentes às atividades contratadas, observando os princípios da legalidade, eficiência, interesse público, desenvolvimento nacional sustentável e prevenção ambiental, previstos na Lei nº 14.133/2021.

15.20 Portanto, a referida exigência não possui caráter restritivo, mas sim preventivo e protetivo, visando assegurar que os serviços sejam executados por empresas devidamente regularizadas, tecnicamente aptas e ambientalmente responsáveis, garantindo a adequada manutenção da frota oficial com segurança, qualidade e respeito às normas ambientais vigentes.

Apresentação de Alvará ou Licença Sanitária

15.21 Apresentação de Alvará ou Licença Sanitária para funcionamento, expedido pelo Serviço de Vigilância Sanitária competente da Secretaria Municipal da sede do licitante, justifica-se pela necessidade de assegurar que a empresa participante da licitação encontra-se regularmente autorizada a exercer atividades sujeitas ao controle e fiscalização sanitária, em conformidade com a legislação vigente.

15.22 Tal exigência visa resguardar a Administração Pública quanto à contratação de empresas que atendam às condições mínimas de higiene, segurança sanitária, controle operacional e regularidade perante os órgãos fiscalizadores, garantindo que os serviços ou fornecimentos contratados não ofereçam riscos à saúde dos usuários, militares, servidores e demais envolvidos na execução contratual.

15.23 Além disso, a comprovação da regularidade sanitária constitui importante mecanismo de mitigação de riscos administrativos, operacionais e legais, assegurando que a futura contratada mantenha condições adequadas de funcionamento durante toda a execução do objeto, especialmente em contratações relacionadas ao fornecimento de alimentos, serviços de limpeza, saúde, manutenção de ambientes, armazenamento de produtos controlados ou quaisquer atividades sujeitas à fiscalização sanitária.

15.24 A previsão de que, na ausência de indicação expressa de validade no documento apresentado, será considerado o prazo de 12 (doze) meses contados da data de emissão, busca estabelecer critério objetivo, isonômico e padronizado para análise da documentação de habilitação, conferindo segurança jurídica ao certame e evitando interpretações divergentes entre os licitantes e a Administração.

15.25 Dessa forma, a exigência mostra-se compatível com os princípios da legalidade, da razoabilidade, da proteção ao interesse público e da seleção da proposta mais vantajosa, previstos na Lei nº 14.133/2021.

Comprovante de Registro no Cadastro Técnico Federal de Atividades Potencialmente Poluidoras e Utilizadoras de Recursos Ambientais (CTF/APP)

15.26 A exigência de apresentação do Comprovante de Registro no Cadastro Técnico Federal de Atividades Potencialmente Poluidoras e Utilizadoras de Recursos Ambientais (CTF/APP), acompanhado do respectivo Certificado de Regularidade válido, encontra respaldo na legislação ambiental vigente, especialmente no art. 17, inciso II, da Lei nº 6.938/1981, bem como na Instrução Normativa IBAMA nº 11/2018, sendo medida necessária para assegurar que as empresas contratadas estejam regularmente cadastradas junto ao IBAMA e aptas a exercer atividades potencialmente poluidoras ou utilizadoras de recursos ambientais.

15.27 Tal exigência visa garantir que a futura contratada atue em conformidade com as normas de proteção ambiental, demonstrando regularidade perante os órgãos de controle e fiscalização ambiental, mitigando riscos de responsabilização subsidiária da Administração Pública por eventual contratação de empresa em situação irregular.

15.28 Além disso, a apresentação do referido certificado permite verificar se a empresa cumpre suas obrigações ambientais legais, incluindo o correto controle, monitoramento e fiscalização de atividades que possam causar impactos ao meio ambiente, atendendo aos princípios da legalidade, da prevenção, da sustentabilidade e do interesse público previstos na Lei nº 14.133/2021.

15.29 A exigência também se justifica pela necessidade de assegurar que os serviços ou fornecimentos contratados sejam executados por empresas que observem critérios mínimos de responsabilidade ambiental, promovendo

maior segurança jurídica à contratação e alinhamento às políticas públicas de preservação ambiental e desenvolvimento sustentável.

15.30 Por fim, destaca-se que a solicitação do Certificado de Regularidade do IBAMA não possui caráter restritivo à competitividade, uma vez que decorre de obrigação legal aplicável às empresas enquadradas nas atividades previstas na legislação ambiental correlata.

16. Conclusão da viabilidade da contratação

Fundamentação jurídica

16.1 A presente contratação observa os princípios e diretrizes estabelecidos pela Constituição Federal e pela Lei nº 14.133/2021. O art. 37 da Constituição impõe à Administração Pública a observância dos princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência, sendo este último diretamente relacionado à necessidade de adoção da solução que proporcione maior disponibilidade da frota e melhor gestão dos recursos públicos.

16.2 Nos termos do art. 11 da Lei nº 14.133/2021, as contratações públicas devem buscar o resultado mais vantajoso para a Administração, assegurando tratamento isonômico aos licitantes e promovendo o desenvolvimento nacional sustentável. O art. 18 exige planejamento prévio da contratação, enquanto os arts. 40 e 47 estabelecem que o parcelamento deve ocorrer apenas quando técnica e economicamente viável. Assim, demonstrada a inviabilidade técnica do fracionamento, mostra-se legítima a adoção da solução integrada em lote único.

Recomendação

16.3 Recomenda-se que as conclusões constantes deste Estudo Técnico Preliminar sejam incorporadas ao Termo de Referência, especialmente na seção destinada à justificativa do não parcelamento do objeto, bem como à matriz de riscos e ao modelo de execução contratual, garantindo coerência entre o planejamento da contratação e a futura fase externa da licitação.

16.4 Também se recomenda que as premissas aqui estabelecidas orientem a atuação dos gestores e fiscais do contrato, de forma a preservar os ganhos de eficiência, governança e economicidade que fundamentam a presente modelagem.

16.5 Conclui-se que a contratação é técnica e economicamente viável, necessária ao atendimento do interesse público e essencial para garantir a continuidade das atividades operacionais, administrativas e de ensino do Centro de Instrução Almirante Sylvio de Camargo.

17. Declaração de Viabilidade

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

17.1. Justificativa da Viabilidade

17.1 Os elementos técnicos analisados demonstram que a contratação atende de forma mais adequada aos interesses da Administração Pública, conciliando eficiência operacional, economicidade, governança contratual, segurança jurídica e continuidade do serviço público.

18. 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.

SAMUEL COSTA LIMA SENA

Equipe do Planejamento de Contratação

Documento assinado digitalmente
gov.br
SAMUEL COSTA LIMA SENA
Data: 26/10/2026 14:36:32-0300
Verifique em https://validar.iti.gov.br

Documento assinado digitalmente
gov.br
PATRICK SILVA DOS SANTOS
Data: 26/10/2026 14:28:05-0300
Verifique em https://validar.iti.gov.br

PATRICK SILVA DOS SANTOS

Equipe do Planejamento da Contratação

ALEXANDRO DE ARAUJO BAPTISTA

Autoridade competente

ASSINADO DIGITALMENTE
ALEXANDRO DE ARAUJO BAPTISTA
A conformidade com a assinatura pode ser verificada em:
https://serpro.gov.br/assinador-digital
Serpro