

SUPERINTENDENCIA DO MINISTERIO DA SAUDE/AM

Estudo Técnico Preliminar 1/2026

1. Informações Básicas

Número do processo: 25009.000254/2026-16

2. Descrição da necessidade

2.1. A Superintendência do Ministério da Saúde no Amazonas desempenha atividades essenciais relacionadas à execução descentralizada de políticas públicas de saúde, à fiscalização de convênios, à realização de auditorias, à supervisão de programas, a diligências administrativas e ao suporte logístico às ações do Ministério da Saúde no Estado do Amazonas. A execução dessas atribuições depende da disponibilidade de transporte terrestre para deslocamento de servidores, equipes técnicas, materiais e equipamentos.

2.1.1. A SMSA/AM não dispõe de frota própria suficiente nem de quadro próprio de motoristas capaz de executar diretamente a necessidade. A inexistência dos cargos de motorista, extintos pela Lei nº 9.632/1998, e a ausência de estrutura própria adequada tornam necessária a contratação de solução especializada de mobilidade terrestre.

2.1.2. A necessidade administrativa não se limita à disponibilização física do veículo. Ela envolve, de forma indissociável, condutor habilitado, combustível, manutenção preventiva e corretiva, pneus, seguro, licenciamento, assistência, higienização operacional, substituição de veículos e motoristas, controle de abastecimento e gestão de ocorrências.

2.1.3. A solução deve assegurar previsibilidade de disponibilidade, capacidade de atendimento a deslocamentos urbanos e intermunicipais e pronta resposta a demandas administrativas, fiscalizações, auditorias, supervisões e missões institucionais, inclusive em rotas que exijam veículo 4x4 e em situações que demandem transporte acessível.

2.1.4. A contratação integrada evita que a Administração tenha de gerir contratos separados para frota, mão de obra, abastecimento, manutenção e seguro, reduzindo interfaces de responsabilidade e riscos de interrupção.

2.2. A solução planejada será estruturada da seguinte forma:

GRUPO	ITEM	CATEGORIA / SERVIÇO INTEGRADO	QTD. VEÍCULOS	POSTOS DE MOTORISTA	UNIDADE
1	1	Sedan, 4 portas, com motorista, combustível, manutenção, seguro e demais componentes	2	2	mês/veículo
1	2	Pick-up cabine dupla 4x4, com motorista, combustível, manutenção, seguro e demais componentes	2	2	mês/veículo
1	3	Van adaptada com acessibilidade, com motorista, combustível, manutenção, seguro e demais componentes	1	1	mês/veículo

	TOTAL		5	5	
--	--------------	--	----------	----------	--

2.3. Os motoristas integrarão a própria prestação do serviço e permanecerão vinculados exclusivamente à contratada, sem vínculo trabalhista ou funcional com a Administração e sem subordinação direta ou pessoal aos agentes públicos.

2.4. A programação de viagens deverá observar os limites de jornada e os quantitativos definidos nos itens 4.3 e 7. Cobertura adicional dependerá de dimensionamento e custeio prévios, sem transferir à contratada obrigação extraordinária ilimitada.

2.5. Justificativa da Van com acessibilidade

2.5.1. A inclusão de veículo tipo Van adaptado com recursos de acessibilidade decorre da necessidade de assegurar que a solução de transporte institucional da Superintendência do Ministério da Saúde no Amazonas - SMSA/AM esteja apta a atender, em condições adequadas de segurança, autonomia, dignidade e inclusão, servidores, colaboradores, visitantes, parceiros institucionais e demais usuários que apresentem deficiência, mobilidade reduzida ou outra condição que demande recurso específico para embarque, desembarque, acomodação ou transporte.

2.5.2. A Van acessível integrará a frota institucional de uso geral e não ficará restrita exclusivamente ao transporte de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. Sua configuração ampliará a capacidade funcional da solução contratada e permitirá o atendimento imediato de demandas que envolvam acessibilidade, sem necessidade de contratação emergencial, improvisação operacional ou posterior disponibilização de veículo específico.

2.5.3. A exigência encontra fundamento na necessidade de eliminação de barreiras ao transporte e de promoção de acessibilidade, observadas a Lei nº 10.098/2000, o Decreto nº 5.296/2004, a Lei nº 13.146/2015, a legislação de trânsito e as normas técnicas aplicáveis à configuração e à transformação do veículo.

2.5.4. A adaptação deverá ser regularmente executada e documentada, compreendendo, conforme aplicável à configuração ofertada, dispositivo de embarque acessível, sistema de ancoragem da cadeira de rodas, sistema de retenção do ocupante, circulação interna compatível, sinalização, dispositivos de segurança e regularização da transformação perante os órgãos competentes.

2.5.5. Os requisitos serão formulados por desempenho, funcionalidade e segurança, sem indicação de fabricante, marca, modelo ou solução construtiva específica. A conformidade será aferida considerando a configuração final efetivamente ofertada, inclusive a capacidade útil remanescente após a adaptação e a documentação pertinente à transformação.

2.6. Motoristas e responsabilidade trabalhista

2.6.1. A prestação compreenderá a disponibilização de 5 postos de motorista, correspondentes aos 5 veículos previstos para a contratação, sendo os profissionais vinculados exclusivamente à contratada e destinados à execução dos serviços objeto do contrato.

2.6.2. Os motoristas deverão possuir habilitação compatível com a categoria do veículo conduzido e atender aos demais requisitos legais aplicáveis. Para os veículos Sedan será exigida CNH categoria B ou superior; para as Pick-ups, categoria compatível com o Peso Bruto Total constante do CRLV-e; e, para a Van acessível, será exigida CNH categoria D ou superior, além dos demais requisitos legais aplicáveis ao transporte de passageiros.

2.6.3. Caberá exclusivamente à contratada organizar jornadas, escalas, intervalos, substituições, revezamentos, férias, afastamentos e demais obrigações trabalhistas, previdenciárias e securitárias, assegurando continuidade da execução sem formação de vínculo funcional ou trabalhista entre os empregados da contratada e a SMSA/AM.

2.7. Responsabilidade pela continuidade operacional

2.7.1. A contratada assumirá integralmente as obrigações relacionadas à disponibilização dos veículos e motoristas, fornecimento de combustível, manutenção preventiva e corretiva, pneus, seguro, licenciamento, assistência, higienização operacional e substituição de veículos ou condutores nas hipóteses de pane, acidente, sinistro, ausência, irregularidade documental ou qualquer outra ocorrência que comprometa a continuidade da prestação.

2.7.2. A concentração dessas responsabilidades em um único prestador busca reduzir conflitos de atribuição, facilitar a fiscalização e assegurar que eventual falha em qualquer componente da solução não resulte em interrupção das atividades institucionais.

2.8. Duração da contratação

2.8.1. Os contratos decorrentes da Ata de Registro de Preços terão prazo inicial de vigência de 12 (doze) meses, admitidas prorrogações sucessivas, desde que permaneçam atendidos os requisitos legais, seja demonstrada a vantajosidade da manutenção da contratação e exista disponibilidade orçamentária para o respectivo exercício, observado o limite máximo de vigência aplicável aos serviços contínuos, nos termos dos arts. 106 e 107 da Lei nº 14.133/2021.

2.8.2. Considerada a natureza continuada da necessidade, as prorrogações poderão resultar em duração contratual de até 10 (dez) anos, observado o limite legal, sem caráter automático e condicionadas, a cada prorrogação, à avaliação contemporânea da vantajosidade, do desempenho contratual e do interesse da Administração.

2.9. Síntese da solução

2.9.1. A solução integrada transfere à contratada as principais responsabilidades operacionais e financeiras relacionadas à prestação do transporte, reunindo veículo, motorista, combustível, manutenção, pneus, seguro, licenciamento, assistência e substituições em uma única cadeia de responsabilidade.

2.9.2. A modelagem proporciona maior previsibilidade de custos, continuidade operacional, redução de interfaces contratuais, simplificação da fiscalização e mitigação dos riscos de indisponibilidade da frota ou dos condutores.

2.10. Justificativa da adoção de Agrupamento

2.10.1. A contratação será estruturada em um único Grupo, composto por 3 itens, correspondentes a 2 veículos Sedan, 2 veículos Pick-up cabine dupla 4x4 e 1 Van adaptada com recursos de acessibilidade. Cada item compreenderá a solução integrada de veículo, motorista, combustível, manutenção preventiva e corretiva, pneus, seguro, licenciamento, assistência e substituições.

2.10.2. A Administração avaliou a possibilidade de parcelamento dos componentes da solução, inclusive mediante contratação separada de veículos, motoristas e combustível. A alternativa foi afastada porque ampliaria as interfaces contratuais e os riscos de conflito de responsabilidade relacionados a abastecimento, manutenção, avarias, sinistros, substituições, ausências de empregados e indisponibilidade dos veículos.

2.10.3. A gestão integrada permite concentrar em uma única contratada a responsabilidade pelo resultado operacional da prestação, com atuação de preposto único, padronização das rotinas de manutenção e abastecimento, maior agilidade na substituição de veículos e condutores e canal centralizado para tratamento das ocorrências contratuais.

2.10.4. O agrupamento também se mostra compatível com a dimensão da contratação, composta por apenas 5 veículos e 5 postos de motorista, cuja execução exige coordenação conjunta dos recursos humanos, da frota, do combustível, da manutenção, do seguro e das substituições.

2.10.5. Sob o aspecto econômico, a adoção de preço mensal integrado por veículo permite que a proposta incorpore os custos necessários à execução completa do serviço e favorece a comparação objetiva entre as propostas, sem prejuízo da análise individual dos preços máximos estabelecidos para cada item.

2.10.6. A aderência mercadológica deverá demonstrar não apenas a existência de diferentes marcas e modelos aptos a atender às especificações dos veículos, mas também a existência de fornecedores com capacidade de disponibilizar conjuntamente as três categorias de veículos e os demais componentes da solução integrada.

2.10.7. A matriz de aderência veicular já evidencia pluralidade de soluções nas categorias avaliadas. Foram identificadas diferentes referências de mercado para Sedans, Pick-ups e Vans/Minibus, permitindo a formulação das especificações por desempenho e funcionalidade, sem vinculação a fabricante específico.

2.10.8. O levantamento de mercado realizado confirmou a existência de competição para a prestação integrada. A pesquisa direta identificou fornecedores capazes de estruturar oferta conjunta para as categorias Sedan, Pick-up 4x4 e Van, tendo a análise sido complementada por contratações públicas similares e referências mercadológicas específicas, conforme detalhado no item 5.4 deste ETP. Não foi identificada, nesta etapa, restrição material à competição decorrente da reunião dos três itens no Grupo 1.

2.10.9. Mantém-se, portanto, a estruturação da contratação em Grupo 1, por apresentar vantagens técnicas, operacionais e administrativas relacionadas à unidade de responsabilidade, continuidade da prestação, padronização dos níveis de serviço, compartilhamento da estrutura operacional, redução das interfaces contratuais e simplificação da gestão e fiscalização. A modelagem poderá ser reavaliada antes da publicação caso a pesquisa final de preços revele concentração relevante de mercado ou prêmio de preço incompatível com os benefícios econômicos e operacionais identificados.

2.11. Benefícios esperados

2.11.1. A contratação deverá assegurar disponibilidade contínua de frota adequada às atividades institucionais da SMSA/AM, compreendendo deslocamentos administrativos, auditorias, fiscalizações, supervisões, diligências, viagens técnicas, transporte de equipes, materiais e equipamentos e demais atividades relacionadas às competências da unidade.

2.11.2. A diversidade da frota permite selecionar a categoria mais adequada para cada missão, utilizando Sedans nas atividades predominantemente urbanas e administrativas, Pick-ups 4x4 nas situações que demandem maior capacidade operacional e de transporte de materiais e Van nas missões que envolvam maior número de passageiros ou necessidade de acessibilidade.

2.11.3. Outro benefício esperado é a continuidade da prestação, mediante obrigação contratual de substituição de veículo ou motorista em caso de pane, acidente, sinistro, ausência ou indisponibilidade, reduzindo o risco de paralisação das atividades da SMSA/AM.

2.11.4. A solução integrada proporciona previsibilidade orçamentária ao reunir em preço mensal os custos ordinários de veículo, motorista, combustível, manutenção, pneus, seguro, licenciamento, assistência e demais componentes previstos no instrumento contratual.

2.11.5. A centralização das responsabilidades reduz a necessidade de gerenciamento de contratos independentes para frota, mão de obra e abastecimento, diminuindo interfaces administrativas e permitindo fiscalização concentrada sobre disponibilidade, qualidade, regularidade trabalhista, consumo, manutenção e desempenho.

2.11.6. Espera-se, ainda, maior rastreabilidade da utilização dos recursos mediante registros de deslocamento, quilometragem e abastecimento, permitindo à Administração acompanhar a execução, identificar desvios e aperfeiçoar o planejamento da demanda ao longo da contratação.

2.11.7. A contratação busca, portanto, assegurar solução de mobilidade institucional contínua, segura, inclusiva, economicamente controlável e compatível com as atribuições da SMSA/AM.

3. Área requisitante

Área Requisitante	Responsável
SELOA	GISELE ANDRADE DE MORAES

4. Descrição dos Requisitos da Contratação

4.1. Requisitos gerais

- Serviço continuado, medido mensalmente por unidade de serviço efetivamente disponibilizada.
- Disponibilização de 5 veículos e 5 postos de motorista, respeitados os quantitativos efetivamente contratados em decorrência da Ata de Registro de Preços;
- Integração, no preço mensal de cada item, de veículo, motorista, combustível, manutenção preventiva e corretiva, pneus, seguro, licenciamento, assistência, higienização operacional, substituições, benefícios, encargos, uniformes/EPI aplicáveis, custos indiretos, tributos e lucro;
- Preposto e canal operacional para gestão da frota, motoristas, abastecimento, ocorrências, substituições e relatórios;
- Controle de quilometragem, deslocamentos e abastecimentos por registros rastreáveis, com identificação de veículo, data, local, quantidade abastecida e quilometragem;
- Veículos regularizados, em perfeito estado de conservação, higienizados e com equipamentos legais de segurança;
- Substituição de veículo ou motorista dentro dos níveis de serviço definidos no Termo de Referência, sem interrupção indevida das atividades da SMSA/AM;
- Conta-depósito vinculada e demais mecanismos de proteção trabalhista previstos na regulamentação vigente e no modelo oficial, quando aplicáveis;
- Garantia de execução correspondente a 5% do valor inicial do contrato, nas condições estabelecidas no item 4.10 deste ETP.

4.2. Requisitos mínimos dos veículos

ITEM	CATEGORIA	REQUISITOS MÍNIMOS DE DESEMPENHO E FUNCIONALIDADE
1	Sedan	4 portas; mínimo de 5 ocupantes incluindo o condutor; transmissão automática AT, CVT ou equivalente; ar-condicionado; direção assistida; porta-malas mínimo de 450 L; tanque mínimo de 40 L; equipamentos legais de segurança. Para fins de dimensionamento administrativo do consumo de combustível e avaliação da eficiência energética da solução, adota-se como referência rendimento de 11,0 km/L no ciclo urbano com gasolina, sem que esse índice constitua requisito técnico eliminatório autônomo da proposta.
2	Pick-up 4x4	Cabine dupla; 4 portas; mínimo de 5 ocupantes; tração 4x4 com reduzida ou solução técnica equivalente para uso severo; transmissão automática; potência mínima de 170 cv; torque mínimo de 400 Nm; carga útil mínima de 1.000 kg; tanque mínimo de 70 L; ar-condicionado; direção assistida; equipamentos legais. Para fins de dimensionamento administrativo do consumo de combustível e avaliação da eficiência energética da solução, adota-se como referência rendimento de 8,5 km/L, sem que esse índice constitua requisito técnico eliminatório autônomo da proposta.
3	Van acessível	Veículo tipo Van/Minibus, movido a diesel, com veículo-base de capacidade original mínima para 15 passageiros, além do condutor, potência mínima de 127 cv, torque mínimo de 300 Nm, transmissão manual ou automática, tanque de combustível com capacidade mínima de 70 litros, ar-condicionado dimensionado ao compartimento de passageiros e adaptação acessível regularmente executada e documentada. A configuração final, após a adaptação e respectiva regularização, deverá permitir o transporte de, no mínimo, 10 passageiros, além do condutor, sendo assegurada pelo menos 1 posição destinada a usuário em cadeira de rodas. Quando ocupada a posição destinada à cadeira de rodas, deverão permanecer disponíveis, no mínimo, 9 assentos convencionais para os demais passageiros. A configuração deverá dispor de dispositivo de embarque acessível, sistema de ancoragem da cadeira de rodas, sistema de retenção do ocupante e circulação interna compatível com o embarque e desembarque, observados o Peso Bruto Total, a capacidade de carga e a lotação constante da documentação do veículo transformado.

4.2.1. Marca e modelo não constituem requisitos. A licitante deverá apresentar ficha técnica oficial ou documento equivalente do fabricante/transformador que permita verificar objetivamente a aderência do modelo ofertado.

4.2.2. A conformidade da Van acessível será verificada inicialmente mediante análise documental da proposta provisoriamente classificada em primeiro lugar e, obrigatoriamente, mediante Prova de Conceito, nos termos do item 4.2.5, destinada à comprovação funcional dos elementos de acessibilidade e da configuração efetivamente ofertada. A inspeção do veículo definitivo será realizada novamente na etapa de mobilização.

4.2.3. Para fins de especificação e aceitação, a lotação relevante será a capacidade final do veículo após a execução e regularização da adaptação. A capacidade original do veículo-base não será utilizada como substituta da lotação útil final.

4.2.3.1. O veículo-base deverá possuir capacidade original mínima para 15 passageiros, além do condutor. Após a adaptação, a configuração final deverá preservar capacidade para, no mínimo, 10 passageiros, além do condutor, compreendendo pelo menos 1 posição destinada a usuário em cadeira de rodas.

4.2.3.2. Quando utilizada a posição destinada à cadeira de rodas, deverão permanecer disponíveis, no mínimo, 9 assentos convencionais para os demais passageiros. A configuração deverá assegurar espaço adequado à cadeira de rodas, circulação necessária ao embarque e desembarque e compatibilidade com o Peso Bruto Total, a capacidade de carga e a documentação do veículo transformado.

4.2.4. A comprovação da acessibilidade considerará, conforme aplicável à configuração ofertada:

- a) ficha técnica do veículo-base;
- b) identificação da empresa responsável pela transformação ou adaptação;
- c) layout da configuração final adaptada, identificando a quantidade total de passageiros admitidos, os assentos convencionais, a posição destinada ao usuário em cadeira de rodas, o espaço de circulação, o dispositivo de embarque acessível e a disposição interna correspondente, de modo a comprovar capacidade mínima para 10 passageiros, além do condutor, nos termos deste ETP;
- d) especificação e capacidade do dispositivo de embarque acessível;
- e) sistema de ancoragem da cadeira de rodas;
- f) sistema de retenção do ocupante;
- g) circulação interna e saídas;
- h) compatibilidade da adaptação com o PBT e a capacidade de carga;
- i) CRLV-e correspondente à configuração apresentada;
- j) Certificado de Segurança Veicular - CSV, quando exigível em razão da transformação;
- k) Certificado de Adequação à Legislação de Trânsito - CAT ou documento equivalente, quando legalmente aplicável; e
- l) demais documentos exigíveis pela legislação de trânsito e pelas normas técnicas incidentes sobre a configuração efetivamente ofertada.

4.2.5. Considerando que parte relevante da conformidade da Van acessível depende da verificação funcional da configuração transformada e não pode ser comprovada integralmente por catálogo do veículo-base, será realizada Prova de Conceito - PoC, exclusivamente, em relação ao Item 3 - Van acessível, perante o licitante provisoriamente classificado em primeiro lugar no Grupo 1.

4.2.5.1. A Prova de Conceito terá por finalidade verificar objetivamente o funcionamento do dispositivo de embarque acessível, os sistemas de ancoragem e retenção, a disposição e circulação interna, a segurança operacional, a correspondência entre a solução demonstrada e aquela declarada na proposta e a capacidade útil da configuração adaptada. Deverá ser comprovado que a configuração final admite o transporte de, no mínimo, 10 passageiros, além do condutor, sendo pelo menos 1 posição destinada a usuário em cadeira de rodas e, quando esta estiver ocupada, no mínimo 9 assentos convencionais disponíveis aos demais passageiros.

4.2.5.2. Não será exigida propriedade prévia do veículo pela licitante. O veículo utilizado na demonstração poderá ser próprio, locado ou regularmente disponibilizado por terceiro, desde que sua utilização esteja legitimamente assegurada para a realização da prova e que a configuração apresentada possua correspondência técnica verificável com aquela ofertada.

4.2.5.3. A demonstração não dispensará a regularidade documental exigível ao veículo apresentado nem a posterior comprovação da documentação do veículo definitivo disponibilizado para execução contratual.

4.2.5.4. O Termo de Referência e o Edital estabelecerão prazo, local, forma de convocação, documentação, roteiro dos testes, critérios objetivos de aprovação e reprovação, forma de registro do resultado e possibilidade de acompanhamento pelos demais licitantes.

4.2.5.5. A não apresentação injustificada ou a reprovação da primeira colocada implicará a desclassificação de sua proposta, procedendo-se sucessivamente à análise da proposta e, quando cabível, à prova da próxima classificada.

4.3. Motoristas, jornada e enquadramento coletivo

4.3.1. Serão previstos 4 postos para os 2 Sedans e 2 Pick-ups e 1 posto para a Van, totalizando 5 motoristas. Para Sedan será exigida CNH B ou superior. Para Pick-up, a CNH deverá ser compatível com o Peso Bruto Total registrado no CRLV-e. Para a Van acessível será exigida CNH categoria D ou superior, considerando a capacidade mínima de passageiros estabelecida neste ETP, além dos demais requisitos legais aplicáveis.

4.3.2. A jornada ordinária considerada para dimensionamento dos postos será de 40 horas semanais, sem redução da remuneração, nos termos do Decreto nº 12.174/2024 e da Instrução Normativa SEGES/MGI nº 190/2024, com as alterações promovidas pela IN SEGES/MGI nº 148/2026, observados os intervalos intrajornada e interjornada, repousos, limites legais e hipóteses de exceção previstas na regulamentação aplicável. Caberá à contratada organizar escalas, substituições e eventuais prorrogações da jornada em conformidade com a legislação e o instrumento coletivo efetivamente aplicável.

4.3.3. Para formação do orçamento estimado, a Administração utilizará instrumento coletivo paradigma vigente, com abrangência territorial e material compatível com as atividades efetivamente executadas pelos motoristas na presente contratação.

4.3.4. A definição do instrumento coletivo paradigma para fins de orçamento administrativo não vincula automaticamente o enquadramento sindical da futura contratada. Cada licitante deverá declarar sua atividade econômica preponderante, seu enquadramento sindical e o instrumento coletivo efetivamente aplicável aos empregados envolvidos na execução, responsabilizando-se integralmente pelo cumprimento das obrigações trabalhistas correspondentes, sem prejuízo da observância dos custos mínimos obrigatórios definidos na legislação e no instrumento coletivo aplicável.

4.3.5. A planilha administrativa de custos deverá ser atualizada com base no instrumento coletivo vigente na data-base da pesquisa e contemplar salário, benefícios, adicionais, encargos, provisões, cobertura de ausências, uniformes e EPI, reembolso-creche quando aplicável e demais parcelas obrigatórias.

4.3.6. O instrumento coletivo utilizado, sua vigência, data-base, categorias profissionais abrangidas e principais parcelas econômicas deverão ser identificados expressamente na memória de formação do orçamento.

4.4. Sustentabilidade e gestão ambiental

- Priorizar requisitos de eficiência operacional e, quando aplicável, parâmetros de eficiência energética e emissões compatíveis com o PBEV e o PROCONVE, sem especificações desnecessárias ou direcionadoras.

- Realizar manutenção preventiva e corretiva em periodicidade adequada, visando reduzir consumo excessivo, emissões e risco de falhas.
- Assegurar destinação ambientalmente adequada a óleos lubrificantes usados, filtros, pneus, baterias e demais resíduos de manutenção, observando logística reversa e normas ambientais aplicáveis.
- Manter controle de abastecimento e adotar medidas para redução de desperdício de combustível e de marcha lenta desnecessária.
- Utilizar oficinas, postos e fornecedores regularizados, sob responsabilidade integral da contratada.
- Para veículos leves flexíveis, priorizar o uso de combustível renovável quando operacionalmente viável e compatível com a rede local de abastecimento, sem comprometer a continuidade do serviço.
- Exigir conformidade dos veículos com os padrões de emissões aplicáveis do PROCONVE e observar, quando existente no local de execução, programa oficial de inspeção e manutenção veicular quanto a emissões e ruído.
- Adotar logística reversa e destinação ambientalmente adequada para pneus, baterias, óleos lubrificantes usados ou contaminados, filtros e embalagens, mantendo comprovantes disponíveis à fiscalização quando exigidos pelo Termo de Referência.
- Vincular os requisitos ambientais ao Plano Diretor de Logística Sustentável do Ministério da Saúde 2024-2026 e ao Guia Nacional de Contratações Sustentáveis, sem transpor obrigações estranhas ao objeto.

4.5. Subcontratação e rede de apoio

4.5.1. Não será admitida a transferência do núcleo principal do objeto nem da responsabilidade integral pela execução. Poderão ser utilizados, sob responsabilidade da contratada e quando compatíveis com o Termo de Referência, rede credenciada de combustível, oficinas, assistência, seguro e outros serviços auxiliares, sem afastar as obrigações contratuais da vencedora.

4.6. Formação e apresentação da proposta

4.6.1. A proposta comercial deverá contemplar os três itens do Grupo 1 e apresentar preço unitário mensal por veículo, preço mensal por item, preço global mensal e preço global para o período inicial de 12 meses, respeitados os valores máximos unitários e global definidos pela Administração.

4.6.2. O licitante provisoriamente classificado em primeiro lugar deverá apresentar planilha detalhada de custos e formação de preços, ajustada ao valor final ofertado, de modo a permitir a verificação da exequibilidade e a formação de linha de base para futuras repactuações e análises de equilíbrio econômico-financeiro.

4.6.3. A planilha deverá segregar, no mínimo:

- disponibilidade ou locação do veículo;
- licenciamento e tributos veiculares;
- seguro;
- manutenção preventiva e corretiva;
- pneus;
- assistência e reboque;
- higienização e telemetria, se exigida;
- frota substituta;
- combustível;
- custos dos motoristas;
- uniformes e EPI;
- benefícios;
- encargos e provisões;
- custos indiretos;
- tributos e lucro.

4.6.4. Para cada posto de motorista, a licitante deverá identificar o enquadramento sindical e o instrumento coletivo utilizado, data-base, salário, benefícios e demais parcelas da composição trabalhista. Para o combustível, deverá informar tipo, quilometragem mensal considerada, consumo de referência, quantidade de litros, preço unitário e memória de cálculo.

4.6.5. Erros materiais ou omissões na planilha poderão ser objeto de saneamento quando juridicamente admissível, desde que não impliquem aumento do preço global ofertado nem alteração substancial da proposta, observadas as regras do edital e do modelo oficial vigente.

4.6.6. O prazo de validade da proposta será de 90 dias, a contar da data de sua apresentação, devendo esse prazo ser repetido de forma uniforme no Edital, Termo de Referência e modelo de proposta.

4.7. Premissas para qualificação técnico-operacional

4.7.1. A qualificação técnico-operacional será limitada à comprovação de capacidade para gestão continuada de veículos e motoristas, admitindo-se serviços de características semelhantes ou de complexidade tecnológica e operacional equivalente ou superior, sem exigência de identidade absoluta com todas as categorias veiculares ou componentes acessórios da solução.

4.7.2. Será exigida comprovação de experiência na prestação continuada de serviços de locação ou gestão de veículos com disponibilização de motoristas por período mínimo de 3 anos, sucessivos ou não, admitido o somatório de períodos constantes de diferentes atestados.

4.7.3. Para comprovação da capacidade quantitativa, será exigida experiência na gestão simultânea de, no mínimo, 2 veículos com 2 postos de motorista, correspondente a aproximadamente 40% do quantitativo global planejado para a contratação.

4.7.4. Será admitido o somatório de atestados, inclusive relativos a contratos concomitantes, para fins de demonstração dos quantitativos e da capacidade operacional, desde que os documentos permitam comprovar os períodos e as características dos serviços executados. Para comprovação do período mínimo de 3 anos previsto no item 4.7.2, períodos cronologicamente coincidentes não serão computados em duplicidade.

4.7.5. Não será exigida experiência anterior com marcas, modelos ou versões específicas de veículos, nem experiência autônoma com todos os componentes acessórios do futuro contrato.

4.7.6. A exigência de experiência mínima de 3 anos é considerada proporcional à natureza continuada da contratação e visa demonstrar capacidade da licitante para administrar, durante período significativo, disponibilidade de frota, motoristas, ausências, substituições, manutenção e demais ocorrências inerentes à continuidade da prestação, observada a possibilidade de somatório de atestados e períodos sucessivos não contínuos, nos termos da regulamentação aplicável.

4.8. Qualificação econômico-financeira

4.8.1. A exigência de qualificação econômico-financeira decorre da natureza continuada e integrada da contratação, que envolve manutenção simultânea de frota, cinco postos de motorista, aquisição contínua de combustível, manutenção preventiva e corretiva, seguro, licenciamento, substituições e encargos trabalhistas, demandando capacidade financeira mínima para suportar as obrigações durante a execução.

4.8.2. Serão exigidos índices de Liquidez Geral - LG, Liquidez Corrente - LC e Solvência Geral - SG superiores a 1,00, aferidos com base nas demonstrações contábeis exigíveis, como mecanismo de avaliação da capacidade do licitante para cumprir suas obrigações de curto e longo prazo.

4.8.3. Caso qualquer dos índices LG, LC ou SG seja igual ou inferior a 1,00, será exigido capital mínimo ou patrimônio líquido mínimo equivalente a 10% do valor estimado da contratação correspondente ao período inicial de 12 meses.

4.8.4. A exigência de 10% funciona como salvaguarda complementar somente quando os índices contábeis não atingirem o patamar definido, buscando reduzir o risco de descontinuidade sem estabelecer barreira econômico-financeira superior à necessária ao porte e à complexidade da contratação.

4.9. Repactuação e manutenção do equilíbrio econômico-financeiro

4.9.1. Por se tratar de serviço contínuo com dedicação exclusiva de mão de obra, o instrumento convocatório e o contrato deverão prever repactuação mediante demonstração analítica da variação dos custos, com data vinculada ao instrumento coletivo para os custos de mão de obra e à data da apresentação da proposta para os custos de mercado, conforme a Lei nº 14.133/2021 e a regulamentação aplicável.

4.9.2. A planilha de custos da proposta constituirá a linha de base para análise de repactuação e de eventuais pedidos de reequilíbrio, razão pela qual deverá existir correspondência entre os valores da planilha, o preço unitário de cada item e o valor global ofertado.

4.10. Garantia de execução

4.10.1. Será exigida garantia de execução correspondente a 5% do valor inicial de cada contrato decorrente da Ata de Registro de Preços, nas modalidades legalmente admitidas.

4.10.2. A exigência decorre dos riscos associados à natureza integrada da contratação, que compreende disponibilização continuada de veículos e motoristas, obrigações trabalhistas, combustível, manutenção, seguro, assistência e substituição de veículos e profissionais, cuja interrupção poderá afetar diretamente as atividades institucionais da SMSA/AM.

4.10.3. O percentual de 5% é considerado proporcional ao porte e aos riscos da contratação e deverá ser reproduzido no Termo de Referência, Edital e instrumento contratual.

4.10.4. Para a formação do orçamento, será considerado apenas o custo financeiro da contratação da garantia, prêmio, tarifa ou encargo equivalente, não devendo o próprio valor garantido de 5% ser tratado como despesa da contratada.

4.11. Enquadramentos legais, administrativos e de governança

4.11.1. Execução indireta: O objeto não se enquadra nas vedações à execução indireta previstas no art. 9º da Instrução Normativa SEGES/MP nº 5/2017, aplicável no que couber às contratações regidas pela Lei nº 14.133/2021 por força da Instrução Normativa SEGES/ME nº 98/2022. A prestação possui natureza instrumental e acessória às atividades institucionais da SMSA/AM e não transfere à contratada competências de tomada de decisão, planejamento, coordenação, supervisão ou controle institucional, nem funções de poder de polícia, regulação, outorga ou aplicação de sanções. Os motoristas permanecerão vinculados exclusivamente à contratada, sem subordinação direta à Administração, em coerência com os itens 2.3, 2.6 e 4.3 deste ETP.

4.11.2. Atividade de custeio: A contratação possui natureza de atividade de custeio, pois se destina a prover meio logístico necessário à manutenção e ao funcionamento regular das atividades da Superintendência. No momento processual próprio, deverá ser certificada a observância do art. 3º do Decreto nº 10.193/2019, inclusive quanto à autoridade competente, à alçada aplicável ao valor da contratação e à eventual delegação ou subdelegação vigente, sem confundir esse enquadramento administrativo com a classificação orçamentária da despesa.

4.11.3. Serviço comum, modalidade e critério de julgamento: O objeto caracteriza-se como serviço comum, uma vez que seus padrões de desempenho e qualidade podem ser objetivamente definidos por especificações usuais de mercado, requisitos de desempenho e funcionalidade, características veiculares, níveis de serviço e parâmetros de execução verificáveis. Mostra-se adequada, portanto, a adoção da modalidade Pregão, em sua forma eletrônica, sob o Sistema de Registro de Preços, com critério de julgamento pelo menor preço global do Grupo 1, observados os preços máximos unitários de cada item e a regulamentação federal aplicável.

4.11.4. Padronização: O princípio da padronização será observado mediante especificações de desempenho e funcionalidade compatíveis com a necessidade administrativa e com a pluralidade de soluções demonstrada no levantamento de mercado. Antes da publicação, deverá ser registrada consulta ao Catálogo Eletrônico de Padronização de Compras, Serviços e Obras para confirmar a existência ou não de padrão aplicável ao objeto. Caso não exista solução padronizada que substitua a especificação desenvolvida para esta contratação, essa conclusão deverá ser documentada nos autos. Não serão adotadas características de marca, modelo ou solução construtiva que restrinjam injustificadamente a competição.

4.11.5. Segregação de funções: As atividades de planejamento, seleção do fornecedor, gestão e fiscalização contratual, ordenação de despesas e pagamento deverão ser distribuídas, sempre que possível, entre agentes distintos, em observância aos arts. 5º e 7º, § 1º, da Lei nº 14.133/2021 e ao Decreto nº 11.246/2022. Deverá ser evitada, em especial, a acumulação de funções que possa comprometer a independência dos controles, inclusive entre a condução do certame e a fiscalização do contrato dele decorrente. Quando a estrutura de pessoal impedir separação absoluta, deverão ser registrados controles compensatórios e medidas específicas de mitigação de riscos.

4.11.6. Modelos oficiais e documentos autônomos: Os artefatos subsequentes deverão utilizar as versões vigentes dos modelos AGU/MGI e do Compras.gov.br, com registro da versão e da data de consulta. Adaptações materiais decorrentes das peculiaridades do caso concreto deverão ser identificadas e justificadas no processo. Autorizações, manifestação orçamentária, gerenciamento de riscos e demais atos cuja emissão dependa de competência específica permanecerão como documentos autônomos dos autos e não serão substituídos por este ETP.

5. Levantamento de Mercado

5.1. Metodologia e escopo do levantamento

5.1.1. O levantamento de mercado considera a necessidade de mobilidade terrestre completa da SMSA/AM e não apenas a disponibilidade isolada de modelos de veículos. A análise contempla, de forma articulada: a aderência técnica das categorias Sedan, Pick-up 4x4 e Van acessível; as alternativas de contratação capazes de atender à necessidade; os componentes de custo do ciclo de vida da solução; e a capacidade do mercado fornecedor de prestar o serviço integrado com veículos, motoristas, combustível, manutenção, seguro, licenciamento, assistência e substituições.

5.1.2. A estrutura adotada segue a lógica de análise utilizada no ETP 35/2026 do DSEI Manaus, com comparação de alternativas por Custo Total de Propriedade - TCO e incorporação da matriz de aderência mercadológica no próprio ETP. Os dados veiculares utilizados como referência foram extraídos do relatório consolidado de aderência mercadológica de agosto de 2026, por utilizarem as mesmas categorias e parâmetros mínimos adotados para esta contratação. As fichas técnicas e o PBEV deverão ser reconferidos imediatamente antes da publicação do edital.

5.1.3. As marcas e modelos constantes das matrizes possuem finalidade exclusivamente referencial e demonstrativa. Não constituem indicação, preferência, padronização ou direcionamento. A aceitação da proposta dependerá da comprovação de que a exata marca, modelo, versão, motorização, transmissão e configuração ofertados atendem conjuntamente aos requisitos do Termo de Referência.

5.2. Alternativas avaliadas sob a ótica do Custo Total de Propriedade - TCO

ALT.	DESCRIÇÃO	PRINCIPAIS CUSTOS / RISCOS	CONCLUSÃO
A	Locação integrada com motorista, combustível, manutenção e seguro	Mensalidade integrada; folha e benefícios; combustível; manutenção; pneus; seguro; licenciamento; assistência; substituições; conta vinculada; fiscalização e eventuais glosas. Concentra a responsabilidade operacional e reduz interfaces.	ESCOLHIDA , condicionada à comprovação de vantajosidade na pesquisa final
B	Locação de veículos, motoristas e combustível em contratos separados	Três ou mais instrumentos, fiscalização múltipla, gestão de combustível e maior número de interfaces. Eleva o risco de conflito de responsabilidade por avarias, sinistros, abastecimento, manutenção e indisponibilidade.	NÃO ESCOLHIDA

C	Aquisição de frota própria com terceirização de motoristas	Aquisição; custo de capital; depreciação; licenciamento; seguro; manutenção; pneus; combustível; mão de obra; frota reserva; gestão patrimonial; alienação e risco de obsolescência.	NÃO ESCOLHIDA
D	Transporte sob demanda, táxi, aplicativo ou fretamento eventual	Tarifas por viagem, hora ou quilômetro; mobilização e risco de indisponibilidade. Não assegura prontidão continuada de Pick-up 4x4 e Van acessível.	NÃO ESCOLHIDA

5.2.1. Componentes mínimos considerados no TCO

- a) capital, aquisição ou mensalidade de disponibilidade dos veículos;
- b) depreciação e custo de oportunidade, quando houver ativo próprio;
- c) seguro, licenciamento, tributos veiculares, assistência, reboque e documentação;
- d) manutenção preventiva e corretiva, peças, pneus e necessidade de veículo reserva;
- e) combustível, considerando quilometragem mensal, eficiência energética e preço por litro;
- f) motoristas: salários, benefícios, encargos, provisões, cobertura de ausências, uniformes/EPI e reembolso-creche;
- g) custos indiretos, tributos e lucro da contratação;
- h) custos administrativos da Administração, incluindo gestão, fiscalização e multiplicidade de processos e interfaces; e
- i) riscos de indisponibilidade, sinistro, variação de demanda, obsolescência e descontinuidade.

5.2.2. Fórmulas de comparação do TCO

I - Alternativa A: TCO mensal = soma dos preços mensais dos três itens integrados, para as quantidades contratadas, acrescida do custo administrativo estimado de gestão e fiscalização.

II - Alternativa B: TCO mensal = locação sem motorista + mão de obra + combustível + manutenção /seguro não incluídos + custos administrativos de múltiplos contratos + provisão dos riscos decorrentes das interfaces.

III - Alternativa C: TCO anual = depreciação/custo de capital + seguro/licenciamento + manutenção /pneus + combustível + mão de obra + frota reserva + gestão patrimonial + custo de alienação, ajustados ao período comparável.

IV - Alternativa D: TCO = tarifa unitária por viagem, hora ou quilômetro x demanda estimada + custos de mobilização e indisponibilidade, quando quantificáveis.

5.2.3. Situação da quantificação

5.2.3.1. A planilha de custos e formação de preços já estrutura os módulos necessários ao TCO. Encontram-se definidos os parâmetros administrativos de quilometragem por categoria, consumo de combustível e preços referenciais de gasolina comum e Diesel S10. Permanecem pendentes para conclusão financeira do TCO a consolidação dos custos de mão de obra conforme instrumento coletivo paradigma aplicável, disponibilidade da frota, manutenção, pneus, seguro, licenciamento, assistência, custos indiretos, tributos e lucro, bem como a atualização da pesquisa final de preços.

5.2.3.2. O valor global de R\$ 1.667.661,18, constante da pesquisa de março de 2026, será mantido apenas como referência histórica de controle e não como resultado final do TCO nem como orçamento

definitivo da licitação. A conclusão quantitativa deverá utilizar a pesquisa atualizada e a composição analítica de custos com a mesma data-base.

5.2.3.3. A alternativa A apresenta, nesta fase, melhor aderência operacional porque reúne em uma única cadeia de responsabilidade os elementos que determinam a disponibilidade do transporte e reduz conflitos entre frota, motorista, combustível e manutenção. A confirmação econômica da escolha fica condicionada ao preenchimento do TCO e à demonstração de que o custo integrado é compatível com as alternativas de controle, sem prêmio desproporcional pela integração.

5.3. Matriz de Aderência Mercadológica dos Requisitos Veiculares

5.3.1. A matriz tem por finalidade verificar a proporcionalidade dos requisitos técnicos e demonstrar a existência de pluralidade de soluções potencialmente aptas, reduzindo o risco de especificações capazes de restringir injustificadamente a competição. A indicação ATENDE refere-se ao núcleo de parâmetros avaliados e não dispensa a comprovação dos demais requisitos técnicos, de segurança, acessibilidade, documentação, manutenção e execução do serviço integrado.

5.3.2. Veículos Sedan

5.3.2.1. Para os Sedans, o patamar mercadologicamente amplo considerado compreende 4 portas, mínimo de 5 ocupantes incluindo o condutor, transmissão automática AT, CVT ou equivalente, portamalas mínimo de 450 L e tanque mínimo de 40 L. Os dados de consumo constantes do PBEV são utilizados como elemento de análise da eficiência energética e como suporte à memória administrativa de combustível, sem constituir requisito eliminatório autônomo.

MODELO DE REFERÊNCIA	LOTAÇÃO	POTÊNCIA / TORQUE	TRANSMISSÃO	PORTA-MALAS	TANQUE	PBEV 2026 GASOLINA URB. /ROD.
Volkswagen Virtus TSI Automático	4+1	116 a 128 cv / 200 Nm	AT6	521 L	52 L	12,2 / 14,9 km/L
Chevrolet Onix Plus 1.0 T AT	4+1	~116 cv / ~165 Nm	AT6	500 L	44 L	12,2 / 16,0 km/L
Hyundai HB20S 1.0 TGDI AT	4+1	120 cv / ~172 Nm	AT6	475 L	50 L	13,0 / 15,2 km/L
Fiat Cronos Drive 1.3 AT	4+1	98 a 107 cv / ~129 a 134 Nm	CVT	525 L	45 L	12,6 / 14,6 km/L
Toyota Corolla 2.0 CVT	4+1	175 cv / ~209 Nm	CVT	470 L	50 L	11,6 / 14,6 km/L
Honda City Sedan 1.5 CVT	4+1	126 cv / ~152 a 155 Nm	CVT	519 L	44 L	12,8 / 15,5 km/L
Nissan Versa 1.6 CVT	4+1	110 a 113 cv / ~146 a 149 Nm	XTRONIC CVT	466 L*	41 L	11,5 / 15,0 km/L
Nissan Sentra 2.0 CVT	4+1	151 cv / ~196 Nm	XTRONIC CVT	466 L	47 L	11,0 / 14,0 km/L

5.3.2.2. A amostra reúne oito modelos de sete marcas distintas, todos com porta-malas de pelo menos 466 L e todos aderentes ao patamar de 11,0 km/L urbano e 14,0 km/L rodoviário com gasolina. O requisito de porta-malas mínimo de 450 L preserva a totalidade da amostra e cria margem para variações de versão e ano-modelo.

5.3.3. Pick-ups cabine dupla 4x4

5.3.3.1. Para as Pick-ups, a matriz verifica cabine dupla, 4 portas, mínimo de 5 ocupantes, transmissão automática, tração 4x4 com reduzida ou solução técnica equivalente, potência mínima de 170 cv, torque mínimo de 400 Nm, carga útil mínima de 1.000 kg e tanque mínimo de 70 L. Os dados de consumo e eficiência energética são utilizados como referências para análise mercadológica e formação da memória administrativa de combustível, sem constituírem requisito técnico eliminatório autônomo.

MODELO DE REFERÊNCIA	LOTAÇÃO	POTÊNCIA / TORQUE	TRANSMISSÃO / TRAÇÃO	CARGA ÚTIL	TANQUE	PBEV URB./ROD.
Chevrolet S10 CD AT 4x4	4+1	207 cv / 510 Nm	AT / 4x4 reduzida	1.002 a 1.045 kg*	76 L	8,8 / 11,9 km/L
Ford Ranger XLS 2.0 4x4 AT	4+1	170 cv / 405 Nm	AT6 / 4x4	1.037 kg	80 L	9,9 / 11,6 km/L
Mitsubishi Triton 4x4 AT	4+1	205 cv / ~470 Nm	AT6 / 4x4 reduzida	1.080 a 1.140 kg*	75 L	9,5 / 11,7 km/L
Toyota Hilux CD 4x4 AT	4+1	204 cv / ~499 Nm	AT6 / 4x4 reduzida	~1.000 kg*	80 L	9,3 / 10,0 km/L
Nissan Frontier Attack 4x4 AT	4+1	190 cv / ~450 Nm	AT7 / 4x4 reduzida	1.027 kg	73 L	9,4 / 10,9 km/L

5.3.3.2. A amostra contém cinco fabricantes com soluções 4x4 e transmissão automática. Os pisos de 170 cv, 400 Nm, 1.000 kg de carga útil e 70 L de tanque situam-se no limite inferior ou abaixo dos valores observados, preservando diferentes fabricantes e reduzindo o risco de direcionamento. Os dados de eficiência energética são mantidos apenas como referências de mercado e de formação da memória administrativa de combustível. A carga útil e os consumos deverão ser reconferidos na configuração exata ofertada.

5.3.4. Vans/minibus e acessibilidade

5.3.4.1. Para a Van, a matriz considera veículo-base com capacidade original mínima de referência de 15 passageiros, além do condutor, potência mínima de 140 cv, torque mínimo de 300 Nm, transmissão manual ou automática e tanque mínimo de 70 litros. A pesquisa identificou veículos-base com lotação entre 15+1 e 17+1, demonstrando pluralidade de fabricantes e configurações aptas à transformação pretendida.

5.3.4.2. Considerando que a instalação de dispositivo de embarque acessível, área reservada para cadeira de rodas, sistemas de ancoragem e retenção e espaços de circulação pode reduzir a quantidade de assentos convencionais, será admitida configuração final adaptada com capacidade mínima para 10 passageiros, além do condutor, sendo assegurada pelo menos 1 posição para usuário em cadeira de rodas. Quando ocupada essa posição, deverão permanecer disponíveis no mínimo 9 assentos convencionais. A aceitação dependerá da comprovação da configuração final efetivamente ofertada e de sua regularização, não sendo suficiente a capacidade nominal original do veículo-base.

MODELO DE REFERÊNCIA	LOTAÇÃO	POTÊNCIA / TORQUE	TRANSMISSÃO	TANQUE	PBEV URB./ROD.	ADERÊNCIA AO NÚCLEO VEICULAR
----------------------	---------	-------------------	-------------	--------	----------------	------------------------------

Toyota Hiace Minibus	15+1	174 cv / ~449 Nm	AT6	70 L	8,5 / 9,8 km/L	ATENDE
Mercedes-Benz Sprinter 417	15+1	>=163 cv / >300 Nm*	Manual ou AT	71 L	9,5 / 10,5 km/L	ATENDE
Ford Transit Minibus 460E	17+1	165 cv / 395 Nm	MT6 ou AT	71 L	10,0 / 9,2 km/L	ATENDE
Renault Master Minibus	15+1	150 cv / ~384 Nm	MT6	80 L	9,4 / 9,3 km/L	ATENDE
Fiat Ducato Minibus	15+1	140 cv / 350 Nm	MT6	90 L	8,5 / 10,4 km/L	ATENDE

5.3.4.3. A amostra reúne cinco fabricantes distintos, com lotação entre 15+1 e 17+1, potências iguais ou superiores a 140 cv, torque superior a 300 Nm, tanques entre 70 e 90 L e soluções de transmissão manual e automática. A diversidade observada permite formular o requisito por desempenho sem restringir a uma arquitetura de transmissão ou fabricante específico.

5.3.5. Conclusão da aderência mercadológica

5.3.5.1. As três matrizes demonstram pluralidade de fabricantes e configurações: oito referências de Sedans, cinco de Pick-ups e cinco de Vans/minibus. Os limites propostos foram construídos a partir de desempenho, capacidade, funcionalidade e eficiência, sem reprodução das características máximas de um modelo específico.

5.3.5.2. A verificação de aderência deverá ser conjunta. O atendimento isolado de um ou mais parâmetros não será suficiente se a configuração ofertada deixar de cumprir qualquer requisito técnico aplicável. Catálogos, fichas técnicas oficiais, PBEV/Inmetro e documentação do fabricante ou transformador constituirão as evidências principais na análise da proposta.

5.3.5.3. Fonte de referência da matriz: Relatório de Aderência Mercadológica de Veículos, consolidação de 24/08/2026, com conferência dos Sedans no PBEV 2026, 18º ciclo. A equipe de planejamento deverá reconferir o PBEV vigente, fichas técnicas, versões em comercialização e condições de acessibilidade antes da publicação.

5.4. Competitividade do serviço integrado

5.4.1. A pluralidade de veículos tecnicamente aptos não comprova, por si só, competição suficiente para o Grupo 1, porque o futuro contratado deverá disponibilizar simultaneamente os três tipos de veículos, cinco postos de motorista, combustível, manutenção, seguro, licenciamento, assistência e substituições.

5.4.2. O levantamento de mercado realizado no processo incluiu pesquisa direta junto a fornecedores e análise de contratações similares. Na pesquisa direta foram consultadas nove empresas, tendo três apresentado resposta com preços para as categorias Sedan, Pick-up e Van, evidenciando a existência de agentes econômicos capazes de estruturar oferta conjunta das categorias veiculares previstas.

5.4.3. A análise foi complementada por contratações públicas similares envolvendo múltiplas categorias de veículos e por referências específicas de Van adaptada, demonstrando que a especialização desse veículo não implica, por si só, exclusividade de fornecedor ou impossibilidade de integração com as demais categorias.

5.4.4. As evidências deverão ser consolidadas em matriz de fornecedores anexada aos autos, contendo, sempre que disponível, identificação da empresa ou contratação de referência, categorias atendidas, disponibilização de motorista, manutenção, seguro, combustível, prazo de mobilização e documento comprobatório.

5.4.5. À vista das evidências levantadas, não foi identificada restrição material de competição decorrente da reunião dos três itens no Grupo 1, permanecendo preservada a possibilidade de reavaliação da modelagem

caso a pesquisa final de preços revele concentração relevante ou prêmio de preço incompatível com os ganhos operacionais e administrativos identificados.

6. Descrição da solução como um todo

6.1. A solução consiste no registro de preços para eventual contratação de empresa especializada na prestação de serviços contínuos de locação de veículos automotores, com disponibilização de motoristas em regime de dedicação exclusiva de mão de obra, fornecimento de combustível, manutenção preventiva e corretiva, pneus, seguro, licenciamento, assistência, higienização operacional, substituição de veículos e condutores e demais custos necessários à execução integral do serviço.

Quadro-síntese da solução

COMPONENTE	CONFIGURAÇÃO DA SOLUÇÃO
Item 1 - Sedan	2 veículos Sedan, 4 portas, com motorista, combustível, manutenção, pneus, seguro, licenciamento, assistência, higienização operacional e substituições, conforme requisitos do item 4 e aderência do item 5.3.
Item 2 - Pick-up 4x4	2 veículos Pick-up cabine dupla 4x4, com motorista e os demais componentes integrados do serviço. Requisitos mínimos de desempenho e capacidade definidos no item 4 e testados pela matriz do item 5.3.
Item 3 - Van acessível	1 veículo tipo Van/Minibus, com veículo-base de capacidade original mínima para 15 passageiros, além do condutor, e configuração final adaptada e regularizada com capacidade para, no mínimo, 10 passageiros, além do condutor, sendo assegurada pelo menos 1 posição para usuário em cadeira de rodas e, quando esta estiver ocupada, no mínimo 9 assentos convencionais. A configuração acessível deverá atender aos requisitos do item 4.2, ser comprovada documentalmente e submetida à Prova de Conceito e à inspeção definitiva na mobilização.
Motoristas	5 postos no total, vinculados exclusivamente à contratada, com enquadramento sindical e jornada tratados conforme item 4.3 e planilha de custos.
Combustível	Incluído integralmente no preço mensal, com memória administrativa por categoria e rastreabilidade de abastecimentos.
Gestão operacional	Preposto, registros de quilometragem e abastecimento, manutenção, seguro, assistência, substituições e relatórios de execução.
Modelagem	Pregão Eletrônico com SRP; Grupo 1 com 3 itens; menor preço global do grupo, respeitados os preços máximos unitários.
Duração	Ata de Registro de Preços com vigência de 1 ano; contrato decorrente inicialmente de 12 meses, admitidas prorrogações sucessivas conforme legislação, vantajosidade e disponibilidade orçamentária.

6.2. A licitação será estruturada em Grupo 1, com 3 itens integrados:

- Item 1 - 2 Sedans;
- Item 2 - 2 Pick-ups cabine dupla 4x4;
- Item 3 - 1 Van adaptada com acessibilidade.

6.2.1. A licitante deverá apresentar preço para todos os itens e o julgamento será pelo menor preço global do grupo, sem prejuízo do controle dos preços máximos unitários.

6.3. O Sistema de Registro de Preços será utilizado em razão da necessidade de dispor de instrumento flexível para atendimento de demanda institucional frequente e continuada, cuja execução poderá variar ao longo da vigência da Ata em função de deslocamentos administrativos, viagens técnicas, fiscalizações, auditorias, atendimento a municípios do interior e demandas supervenientes.

6.3.1. Embora a Administração tenha dimensionado quantitativos máximos para fins de planejamento, registro e disputa, a contratação decorrente da Ata poderá ocorrer de forma parcial ou escalonada quanto aos quantitativos registrados, conforme a necessidade operacional, a disponibilidade orçamentária e o interesse administrativo, sem obrigação de contratação integral durante a vigência da Ata.

6.3.2. Considerando que o julgamento será realizado pelo menor preço global do Grupo 1, eventual contratação isolada de item específico integrante do grupo somente poderá ocorrer mediante prévia pesquisa de mercado e demonstração de sua vantagem para a Administração, nos termos do art. 13, inciso II, do Decreto nº 11.462 /2023. A contratação parcial de quantitativos de um mesmo item não afasta a observância dos preços unitários registrados e das demais condições estabelecidas no edital e na Ata.

6.4. A Ata de Registro de Preços terá vigência de 1 ano, admitida prorrogação por igual período quando comprovado que o preço permanece vantajoso. O contrato decorrente será inicialmente de 12 meses, com possibilidade de prorrogações sucessivas para serviços contínuos, nos termos dos arts. 106 e 107 da Lei nº 14.133/2021, mediante vantajosidade e disponibilidade orçamentária.

6.5. O combustível integrará o preço mensal do serviço e não será licitado como item autônomo. A memória de cálculo administrativa deverá considerar, por categoria, a fórmula: litros/mês = quantidade de veículos x quilometragem mensal estimada por veículo / consumo de referência, multiplicada pelo preço por litro da data-base atual.

6.6. A contratada deverá manter registros de abastecimento por veículo, quilometragem, litros, data e local, permitindo aferição do consumo e suporte à fiscalização e à análise de eventuais desequilíbrios.

6.7. A proposta deverá incluir todos os custos diretos e indiretos. A licitante provisoriamente classificada em primeiro lugar deverá apresentar planilha detalhada de custos e formação de preços por item e por posto de motorista, com memória suficiente para demonstrar a exequibilidade.

6.8. Para compatibilização com a tramitação administrativa e o tempo necessário à formalização e disponibilidade orçamentária, recomenda-se prazo de validade da proposta de 90 dias, desde que essa opção seja uniformemente adotada no Edital e no Termo de Referência.

6.9. Não haverá item de participação exclusiva para ME/EPP, sem prejuízo da aplicação do tratamento favorecido da Lei Complementar nº 123/2006 às licitantes que atendam aos requisitos legais.

6.10. O Edital e o Termo de Referência deverão disponibilizar modelo de proposta comercial e detalhamento de custos compatível com a solução integrada, bem como modelo facultativo de atestado de capacidade técnica, sem impedir a apresentação de documentos equivalentes que contenham as informações exigidas.

6.11. A manutenção do equilíbrio econômico-financeiro observará a repactuação própria dos serviços com dedicação exclusiva de mão de obra, com tratamento separado das variações de mão de obra e dos custos de mercado quando ocorrerem em datas distintas.

6.12. A eventual prorrogação da Ata de Registro de Preços dependerá de comprovação contemporânea da vantajosidade e não criará, por si só, obrigação de contratação integral dos quantitativos registrados.

7. Estimativa das Quantidades a serem Contratadas

7.1. O dimensionamento consolidado considera 5 veículos e 5 postos de motorista, conforme quadro a seguir:

GRUPO	ITEM	CATEGORIA	QTD. VEÍCULOS	QTD. MOTORISTAS	QTD. MESES DE REFERÊNCIA
-------	------	-----------	---------------	-----------------	--------------------------

1	1	Sedan, 4 portas	2	2	12
	2	Pick-up cabine dupla 4x4	2	2	
	3	Van adaptada com acessibilidade	1	1	
TOTAL			5	5	

7.2. O dimensionamento de 5 veículos, composto por 2 Sedans, 2 Pick-ups 4x4 e 1 Van acessível, decorre da necessidade de atendimento simultâneo às atividades administrativas, viagens técnicas, fiscalizações, auditorias, transporte de equipes, transporte de materiais e equipamentos e demais missões institucionais da SMSA/AM.

7.2.1. A memória de dimensionamento constante dos autos considera o histórico de utilização de veículos pela unidade, a inexistência de frota própria suficiente, o encerramento da contratação anterior, o apoio temporário recebido de outra unidade e a impossibilidade de esse apoio suprir integralmente a demanda da SMSA/AM.

7.2.2. Para estimativa dos custos variáveis, especialmente combustível e viagens, será utilizada memória administrativa contendo, por categoria, quilometragem média mensal projetada, número estimado de deslocamentos intermunicipais e quantidade estimada de viagens com pernoite.

7.2.3. Os parâmetros administrativos de referência para dimensionamento dos custos variáveis serão:

- a) **Sedan:** 4.000 km/mês por veículo, correspondentes a 8.000 km/mês para os dois veículos;
- b) **Pick-up 4x4:** 6.000 km/mês por veículo, correspondentes a 12.000 km/mês para os dois veículos;
- c) **Van acessível:** 5.000 km/mês;
- d) **quilometragem global da frota:** até 25.000 km/mês, correspondentes a 300.000 km/ano;
- e) **viagens com pernoite:** até 30 diárias/mês para o conjunto dos cinco postos de motorista, equivalentes a até 360 diárias/ano para fins de planejamento.

7.2.3.1. Os fundamentos, o histórico da contratação anterior e a memória de dimensionamento encontram-se detalhados no item 8.7.4 deste ETP.

7.2.4. As estimativas acima destinam-se à formação do orçamento e ao planejamento da execução e não constituem franquia ou limite de utilização, uma vez que a remuneração contratual será estruturada em regime de quilometragem livre.

7.3. Os quantitativos registrados na Ata representam limites máximos de contratação e não constituem obrigação de contratação integral pela Administração. Os contratos ou instrumentos equivalentes observarão a necessidade efetiva e a disponibilidade orçamentária. Na hipótese de contratação isolada de item específico integrante do Grupo 1, deverá ser realizada previamente pesquisa de mercado e demonstrada a vantagem da contratação, em conformidade com o art. 13, inciso II, do Decreto nº 11.462/2023.

8. Estimativa do Valor da Contratação

Valor (R\$): 1.667.661,24

8.1. O valor global de R\$ 1.667.661,24 atualmente constante do ETP original e dos artefatos anteriores será tratado apenas como referência histórica da pesquisa realizada em março de 2026 e não deverá ser reproduzido automaticamente como orçamento final da licitação.

8.2. A estimativa final deverá ser atualizada antes da publicação, com a mesma data-base e quantitativos em todos os artefatos, utilizando prioritariamente sistemas oficiais do Governo Federal, Compras.gov.br, PNCP e contratações públicas similares, complementados, quando necessário, por pesquisa direta com fornecedores dentro do prazo normativo.

8.3. A análise crítica de preços deverá registrar, no mínimo: fonte, órgão ou empresa, processo/identificador, data-base, escopo incluído no preço, local de execução, quantitativo, unidade de medição, vigência, ajustes de comparabilidade, exclusões, justificativas e método estatístico adotado.

8.4. Após o saneamento e a normalização da amostra, deverá ser selecionada média ou mediana conforme distribuição e representatividade dos dados, com motivação para outliers e exclusões. Não deverá ser adotada regra automática de escolher o menor valor entre estatísticas distintas.

8.5. A estimativa será testada também por composição analítica de custos por item, segregando, no mínimo: veículo /disponibilidade; manutenção e pneus; seguro, licenciamento e assistência; combustível; motorista; uniformes/EPI; benefícios; encargos e provisões; reembolso-creche; custos indiretos; tributos e lucro.

8.6. O orçamento estimado final será formado com base em pesquisa de preços atualizada e composição analítica de custos, utilizando data-base uniforme e contemplando, por item, os custos de disponibilização dos veículos, manutenção, pneus, seguro, licenciamento, assistência, combustível, motoristas, uniformes e EPI, benefícios, encargos, provisões, cobertura de ausências, custos indiretos, tributos e lucro.

8.6.1. Para fins de formação do orçamento administrativo, os custos de mão de obra serão definidos a partir de instrumento coletivo paradigma com abrangência territorial e material compatível com as atividades dos motoristas objeto da contratação, sem que sua utilização para fins estimativos implique definição prévia do enquadramento sindical da futura contratada. A CCT registrada no MTE sob nº AM000445/2026 poderá ser utilizada como elemento referencial complementar, observadas as limitações de sua abrangência patronal e profissional, devendo a pesquisa ser complementada para as funções e categorias veiculares não integralmente abrangidas pelo instrumento.

8.6.2. Para o dimensionamento do combustível, a memória de cálculo considerará a quilometragem administrativa definida no item 7.2 deste ETP, diferenciada por categoria de veículo, os índices referenciais de consumo e os preços médios de revenda divulgados pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP.

8.6.2.1. Considerando que a execução contratual compreenderá deslocamentos em Manaus e em municípios do interior do Estado, será utilizado como parâmetro principal o preço médio de revenda apurado para o Estado do Amazonas, de modo a representar de forma mais adequada a abrangência territorial da contratação. A média específica do Município de Manaus será utilizada como elemento complementar de conferência da razoabilidade dos preços, não sendo adotada isoladamente como referência para toda a contratação. Conforme os dados mensais da ANP referentes a setembro de 2026, última competência disponível nas bases utilizadas para esta memória, foram identificados os seguintes preços médios de revenda:

a) Estado do Amazonas: gasolina comum, R\$ 7,26/L; óleo Diesel S10, R\$ 7,30/L;

b) Município de Manaus: gasolina comum, R\$ 7,22/L; óleo Diesel S10, R\$ 7,27/L.

8.6.2.2. Para fins do orçamento administrativo será adotada, portanto, a referência estadual de R\$ 7,26/L para gasolina comum e R\$ 7,30/L para Diesel S10, sem prejuízo da atualização desses valores caso nova competência da ANP esteja disponível quando da consolidação da pesquisa de preços.

8.6.3. O valor global estimado da contratação para 12 meses é de **R\$ 1.667.661,24**, conforme Mapa Comparativo, Análise Crítica e planilha de composição de custos juntados aos autos.

8.7. Análise e demonstração da exequibilidade

8.7.1. A proposta global inferior a 50% do orçamento estimado constituirá indício relevante de inexecuibilidade, não implicando desclassificação automática, devendo ser oportunizada diligência para demonstração da viabilidade econômica da oferta.

8.7.2. Independentemente do percentual de desconto global, poderão ser realizadas diligências quando forem identificadas inconsistências materiais, omissões ou valores aparentemente insuficientes em componentes essenciais da execução, especialmente mão de obra, benefícios obrigatórios, combustível, diárias de viagem, veículos, seguro, manutenção, pneus, licenciamento, substituições, garantia contratual, custos administrativos e tributos.

8.7.3. Para análise da exequibilidade, a Administração utilizará sua planilha de composição de custos como parâmetro de referência, sem impor ao licitante estrutura empresarial ou margem de lucro idênticas às estimadas administrativamente.

8.7.4. Parâmetros administrativos para dimensionamento dos custos variáveis

Para fins de formação do orçamento estimado, análise da composição dos preços e avaliação da exequibilidade das propostas, a Administração adotará parâmetros referenciais de utilização da frota, consumo de combustível e deslocamentos dos motoristas para municípios do interior do Estado do Amazonas. A definição desses parâmetros considera três elementos complementares:

- a) o histórico de utilização verificado em contratação anterior da Superintendência, constante do processo **SEI nº 25009.002064/2018-23**;
- b) a alteração da estrutura e da capacidade operacional da frota atualmente planejada; e
- c) a expressiva ampliação das atribuições de acompanhamento, fiscalização, auditoria e controle desenvolvidas pelo Ministério da Saúde, especialmente aquelas relacionadas às atividades do Departamento Nacional de Auditoria do SUS, DenaSUS, às programações anuais de auditoria e às demais demandas institucionais da Superintendência Estadual do Ministério da Saúde no Amazonas, SMSA/AM.

Os dados históricos não são utilizados como limite para a nova contratação. Constituem linha de base destinada a demonstrar como se comportava a demanda em contexto institucional anterior e permitem evidenciar, de forma transparente, as razões pelas quais o planejamento atual exige capacidade operacional superior.

8.7.4.1. Histórico da contratação anterior

O processo SEI nº 25009.002064/2018-23 demonstra que a Administração já adotava dados históricos de execução contratual para estimar a quilometragem e os custos decorrentes dos deslocamentos. No planejamento daquela contratação foram considerados relatórios de execução do Contrato nº 03/2015, dos quais resultaram, entre outros, os seguintes parâmetros:

- a) média mensal aproximada de 1.832 km para os veículos da Categoria I no exercício de 2017;
- b) média mensal aproximada de 1.615 km quando considerado o histórico conjunto de 2017 e 2018;
- c) adoção de aproximadamente 1.800 km mensais como referência para os dois veículos sedã então utilizados;
- d) utilização histórica de aproximadamente 3.216 km anuais para a pick-up de emprego eventual, equivalente a cerca de 268 km mensais, posteriormente arredondados para 300 km/mês para fins de planejamento; e

e) registro histórico de 26 diárias de viagem em período de 12 meses, média de aproximadamente 2,2 diárias mensais, tendo sido utilizado no planejamento anterior o parâmetro de 2 diárias por mês.

Os dados demonstram que a contratação anterior foi dimensionada para cenário de utilização significativamente mais restrito, tanto em quantidade e perfil dos veículos quanto em frequência e abrangência das missões.

A comparação direta desses números com a contratação atual, sem considerar a transformação das atribuições institucionais ocorrida nos anos subsequentes, produziria estimativa incompatível com a necessidade administrativa contemporânea.

8.7.4.2. Alteração do contexto institucional e operacional

A contratação atualmente planejada ocorre em cenário substancialmente distinto daquele existente durante a execução do contrato anterior. Nos exercícios de 2025 e 2026 houve ampliação relevante das ações federais de controle, auditoria, monitoramento e rastreabilidade da aplicação de recursos do Sistema Único de Saúde, especialmente em razão das determinações proferidas pelo Supremo Tribunal Federal no âmbito da ADPF nº 854. Entre as providências determinadas encontra-se a realização, pelo DenaSUS, de auditorias sobre recursos federais destinados à saúde, particularmente aqueles decorrentes de emendas parlamentares, com fiscalização de sua aplicação, rastreabilidade, execução financeira, cumprimento do objeto e obtenção dos resultados previstos.

A atuação do DenaSUS passou, nesse contexto, a assumir papel ainda mais relevante no sistema de controle da aplicação dos recursos federais transferidos aos estados, municípios e demais beneficiários do Sistema Único de Saúde. O cenário atual também exige atuação articulada entre o DenaSUS, as Superintendências Estaduais do Ministério da Saúde e outras unidades administrativas e de controle, inclusive no atendimento de demandas decorrentes de decisões judiciais, Ministério Público Federal, Tribunal de Contas da União, Controladoria-Geral da União e demais órgãos de controle. No Estado do Amazonas, essa atuação possui componente logístico particularmente relevante em razão:

- a) da grande extensão territorial;
- b) da dispersão dos municípios e estabelecimentos de saúde;
- c) das elevadas distâncias entre Manaus e diversos municípios do interior;
- d) da necessidade de realização de auditorias, fiscalizações, inspeções, supervisões, diligências e visitas técnicas presenciais;
- e) da necessidade de acompanhamento da aplicação de recursos federais do SUS;
- f) do atendimento às atividades previstas nos instrumentos de planejamento do DenaSUS;
- g) das demandas próprias da Superintendência Estadual do Ministério da Saúde no Amazonas; e
- h) da ocorrência de demandas extraordinárias determinadas por órgãos superiores ou de controle, cuja localização, quantidade e duração não podem ser conhecidas integralmente no momento do planejamento da contratação.

Portanto, a quilometragem registrada na contratação anterior permanece relevante como dado histórico, mas não representa parâmetro suficiente para dimensionar a capacidade operacional exigida para a contratação atual.

8.7.4.3. Evolução da necessidade administrativa

A diferença entre a utilização histórica e a estimativa atual não representa simples majoração de quantitativos. Trata-se de adequação do dimensionamento da contratação à alteração objetiva da necessidade administrativa.

A contratação anterior possuía estrutura reduzida, formada essencialmente por dois sedãs de utilização regular e uma pick-up destinada a utilizações eventuais. A solução atualmente pretendida contempla cinco veículos distribuídos em três categorias, com capacidade de atendimento simultâneo a diferentes atividades institucionais e missões de fiscalização.

A expansão também deve ser analisada sob a perspectiva funcional. A atual necessidade não se limita aos deslocamentos administrativos ordinários da SMSA/AM. A frota constitui suporte logístico indispensável para o cumprimento das competências institucionais do Ministério da Saúde no Estado, inclusive para atividades de auditoria e fiscalização que exigem presença física das equipes nos municípios e estabelecimentos fiscalizados. O planejamento deve, portanto, assegurar capacidade suficiente para absorver tanto as atividades previamente programadas quanto demandas extraordinárias decorrentes de determinações administrativas, judiciais ou dos órgãos de controle.

A utilização exclusiva dos índices históricos de 2017 e 2018 provocaria risco concreto de subdimensionamento da contratação, especialmente porque aqueles dados antecedem o atual cenário de intensificação dos mecanismos federais de fiscalização e rastreabilidade dos recursos do SUS.

8.7.4.4. Quilometragem administrativa de referência

Considerando o histórico institucional, a composição da nova frota, as atribuições atualmente desempenhadas e a necessidade de assegurar capacidade operacional adequada, será utilizada referência global de até 25.000 km mensais para o conjunto dos cinco veículos.

O quantitativo corresponde a até 300.000 km anuais para fins de planejamento. E, para aprimorar a estimativa e adequá-la ao perfil provável de utilização de cada categoria, adota-se a seguinte distribuição administrativa:

<i>Categoria</i>	<i>Quantidade</i>	<i>Referência por veículo/mês</i>	<i>Referência mensal da categoria</i>
Sedan	2	4.000 km	8.000 km
Pick-up 4x4	2	6.000 km	12.000 km
Van/Minibus	1	5.000 km	5.000 km
Total	5	média de 5.000 km	25.000 km

A diferenciação considera o perfil operacional esperado em que os veículos sedã deverão absorver predominantemente deslocamentos urbanos e intermunicipais realizados em vias compatíveis com a categoria.

As pick-ups 4x4 recebem maior referência de quilometragem por constituírem os veículos mais adequados às missões intermunicipais de maior distância e aos deslocamentos para localidades cujas condições viárias demandem maior robustez, altura do solo, capacidade de carga ou tração.

A Van/Minibus deverá possibilitar o deslocamento conjunto de equipes, inclusive em atividades de fiscalização, supervisão, capacitação e demais missões que demandem transporte simultâneo de maior número de servidores ou colaboradores. Essa distribuição não cria vinculação rígida entre determinada categoria e determinado tipo de missão. A Administração poderá utilizar cada veículo conforme a necessidade concreta, observadas suas características técnicas.

8.7.4.5. Natureza da estimativa de quilometragem

Os 25.000 km mensais constituem referência de planejamento e não franquia contratual. Não haverá obrigação de a Administração percorrer determinada quantidade de quilômetros, tampouco direito da contratada a exigir utilização mínima da frota. Da mesma forma, os valores indicados individualmente para Sedan, Pick-up e Van/Minibus não constituem limites mensais de utilização de cada veículo. Em determinado mês poderá ocorrer utilização superior à referência de uma categoria e inferior em outra, conforme a programação das atividades.

A contratação será executada em regime de quilometragem livre, razão pela qual a distribuição apresentada possui finalidade exclusivamente administrativa e econômica. Sua finalidade é assegurar que o preço estimado contemple nível de utilização compatível com a realidade operacional esperada, evitando que a proposta seja formada com base em quilometragem artificialmente reduzida e se revele insuficiente durante a execução.

8.7.4.6. Memória operacional da quilometragem

A referência global de 25.000 km mensais equivale a aproximadamente 1.136 km por dia útil para toda a frota, considerando 22 dias úteis por mês. Em média matemática, corresponde a aproximadamente 227 km por veículo por dia útil. Essa média, contudo, não representa utilização diária obrigatória.

Nas atividades administrativas realizadas exclusivamente em Manaus, os percursos serão naturalmente inferiores. Em contrapartida, uma única missão intermunicipal pode representar centenas ou milhares de quilômetros, considerando o deslocamento de ida, a movimentação local necessária à atividade e o retorno da equipe. Por esse motivo, a análise adequada deve considerar a quilometragem consolidada em períodos mensais e anuais, e não a utilização isolada de determinado veículo em determinado dia. O dimensionamento também incorpora margem operacional destinada às demandas não integralmente previsíveis no momento da contratação, característica inerente às ações de fiscalização, auditoria e controle.

8.7.4.7. Compatibilidade com as atividades do DenaSUS e da SMSA/AM

A necessidade de mobilidade terrestre deve ser compreendida como instrumento de suporte às atividades finalísticas do Ministério da Saúde. O DenaSUS é responsável pela avaliação independente e objetiva das políticas públicas de saúde e da aplicação dos recursos federais executados no âmbito do SUS, bem como pelo fortalecimento dos mecanismos de governança, legalidade, economicidade, eficiência, eficácia e efetividade. A intensificação das auditorias relacionadas às transferências federais e às emendas parlamentares exige capacidade logística compatível com o alcance territorial das atividades.

A fiscalização não se encerra na análise eletrônica ou documental. Conforme o objeto auditado e os riscos identificados, poderá exigir inspeção física, verificação in loco, confirmação da existência e funcionamento de serviços e equipamentos, análise da execução material de obras, conferência de estoques e aquisições, entrevistas, levantamento documental junto aos gestores e demais procedimentos que dependam do deslocamento das equipes. No Amazonas, a execução dessas atividades assume especial complexidade em razão das distâncias e das características territoriais do Estado.

A disponibilização de frota suficiente constitui, portanto, condição material para que a Superintendência possa atender às programações do DenaSUS e às demais atribuições institucionais sob sua responsabilidade, sem depender de contratações eventuais ou soluções improvisadas de transporte a cada nova demanda.

8.7.4.8. Consumo referencial de combustível

Para conversão da quilometragem administrativa em consumo estimado de combustível, serão utilizados índices diferenciados por categoria de veículo, em substituição à utilização de uma média única para

toda a frota. A metodologia permite representar de forma mais adequada as diferenças de porte, motorização, combustível e eficiência energética entre os veículos previstos na contratação. Para fins de planejamento, serão adotados os seguintes parâmetros:

<i>Categoria</i>	<i>Quantidade</i>	<i>Quilometragem mensal</i>	<i>Consumo prudencial</i>	<i>Litros/mês</i>
Sedan	2	8.000 km	11 km/L	727,27 L de gasolina
Pick-ups 4x4	2	12.000 km	8,5 km/L	1.411,76 L de Diesel S10
Van	1	5.000 km	8,5 km/L	588,24 L de Diesel S10
Total	5	25.000 km		2.727,27 L /mês

Dessa forma, para os veículos Sedan, a referência mensal corresponde a aproximadamente 727,27 litros de gasolina comum. Para as Pick-ups e para a Van, o consumo conjunto estimado corresponde a aproximadamente 2.000 litros de Diesel S10 por mês. A estimativa consolidada corresponde a aproximadamente 2.727,27 litros de combustível por mês e 32.727,27 litros em 12 meses. Aplicando-se os preços médios estaduais da ANP referentes a setembro de 2026, de R\$ 7,26/L para gasolina comum e R\$ 7,30/L para Diesel S10, obtém-se a seguinte memória financeira:

<i>Categoria</i>	<i>Consumo mensal</i>	<i>Preço ANP utilizado</i>	<i>Custo mensal estimado</i>	<i>Custo anual estimado</i>
2 Sedans	727,27 L	R\$ 7,26/L	R\$ 5.280,00	R\$ 63.360,00
2 Pick-ups 4x4	1.411,76 L	R\$ 7,30/L	R\$ 10.305,88	R\$ 123.670,59
1 Van acessível	588,24 L	R\$ 7,30/L	R\$ 4.294,12	R\$ 51.529,41
Total	2.727,27 L /mês		R\$ 19.880,00 /mês	R\$ 238.560,00/ano

Para efeito de controle da razoabilidade, a aplicação dos preços médios do Município de Manaus no mesmo período, R\$ 7,22/L para gasolina comum e R\$ 7,27/L para Diesel S10, resultaria em custo estimado de aproximadamente R\$ 19.790,91 por mês, ou R\$ 237.490,91 por ano. A diferença reduzida entre a referência estadual e a municipal reforça a consistência da estimativa. Opta-se, contudo, pelo preço médio estadual por ser mais aderente à abrangência territorial da contratação e às viagens previstas para municípios do interior. Esses quantitativos e valores possuem finalidade exclusivamente orçamentária. Não constituem franquias de combustível, garantia de consumo ou obrigação mínima de abastecimento. A contratada continuará responsável por executar integralmente o serviço pelo preço

contratado, inclusive quando os veículos ofertados apresentarem rendimento diferente dos parâmetros administrativos, desde que atendidos os requisitos técnicos e operacionais do objeto.

8.7.4.9. Deslocamentos com pernoite (dimensionamento do quantitativo)

O histórico do processo SEI nº 25009.002064/2018-23 registrou 26 diárias em período de 12 meses, média de aproximadamente 2,2 ocorrências mensais. Esse dado é mantido como referência histórica, mas corresponde a realidade operacional anterior à intensificação das atuais atividades de auditoria e fiscalização.

Para a contratação atual será utilizada estimativa administrativa de até 30 diárias de viagem por mês para o conjunto dos cinco postos de motorista, totalizando até 360 diárias anuais para fins de planejamento. O quantitativo não corresponde a 30 diárias para cada motorista. Considerados os cinco postos exclusivamente para fins de compreensão da dimensão econômica, corresponde a uma média potencial de até 6 diárias por motorista/mês. Não haverá distribuição uniforme ou garantia de consumo. Um motorista poderá permanecer determinado mês sem deslocamento com pernoite enquanto outro poderá participar de missão de maior duração.

A referência busca assegurar capacidade econômica para atender atividades no interior sem necessidade de reequilíbrio decorrente de custo previsível que deveria ter sido contemplado na formação original do preço.

8.7.4.10. Valor referencial das despesas de viagem com pernoite

Para fins de formação do orçamento administrativo será considerado o valor referencial de R\$ 300,00 por diária de viagem com necessidade de pernoite do motorista fora de Manaus. O parâmetro não corresponde a diária de servidor público, não constitui verba devida diretamente pela Administração ao empregado e não representa valor máximo das obrigações da futura contratada. Trata-se de referência administrativa destinada exclusivamente à estimativa dos custos que a empresa deverá suportar em razão das viagens intermunicipais, especialmente alimentação, hospedagem e demais despesas ordinárias decorrentes da permanência do empregado fora de sua localidade habitual de trabalho.

A necessidade de previsão dessa parcela encontra respaldo também no instrumento coletivo utilizado como referência para análise dos custos de mão de obra. A Convenção Coletiva de Trabalho registrada no MTE sob o nº AM000445/2026 estabelece que, nas viagens intermunicipais, interestaduais ou internacionais realizadas por necessidade do serviço, as empresas deverão adiantar aos motoristas os valores necessários às despesas de alimentação e hospedagem. A mesma Convenção estabelece, para as empresas que adotem fornecimento de vales ou reembolso de despesas, o valor de R\$ 28,00 por almoço ou jantar quando o empregado estiver em viagem fora do Município de Manaus. Consideradas duas refeições principais, esse componente representa referência de R\$ 56,00 por dia, sem incluir hospedagem e demais despesas necessárias à permanência do trabalhador no município de destino. Nesse contexto, o valor administrativo de R\$ 300,00 foi adotado como parâmetro prudencial para contemplar conjuntamente alimentação, hospedagem e demais despesas ordinárias de viagem, especialmente diante da diversidade de municípios atendidos, das diferenças de preços de hospedagem e alimentação no interior do Amazonas e da impossibilidade de antecipar, no momento do planejamento, todos os destinos e períodos das futuras missões.

O valor de R\$ 300,00 não limita a responsabilidade da empregadora. Caso o custo efetivo necessário ao cumprimento das obrigações trabalhistas seja superior, caberá exclusivamente à contratada suportá-lo, sem prejuízo da execução integral do objeto pelo preço contratado. Da mesma forma, eventual capacidade da empresa de obter hospedagem ou alimentação por valor inferior, inclusive por meio de rede própria, convênio, negociação comercial ou fornecimento direto, poderá compor sua estratégia empresarial e sua formação de preços. Considerando a estimativa de até 30 diárias por mês para o conjunto dos cinco postos de motorista, a exposição administrativa de referência corresponde a R\$ 9.000,00 por mês; e R\$ 108.000,00 em 12 meses. Esses valores não caracterizam parcela fixa de pagamento, consumo mínimo, quantidade assegurada de viagens ou direito adquirido da contratada. A estimativa destina-se exclusivamente à formação do orçamento, à análise da exequibilidade e à prevenção de subdimensionamento dos custos previsíveis da execução.

Componente	Referência mensal	Referência anual
Combustível	R\$ 19.880,00	R\$ 238.560,00
Viagens com pernoite	até R\$ 9.000,00	até R\$ 108.000,00
Total de referência	até R\$ 28.880,00	até R\$ 346.560,00

8.7.4.11. Síntese comparativa da evolução da contratação

Elemento	Contratação histórica	Contratação atual
Estrutura principal da frota	2 sedãs + pick-up eventual	2 sedãs + 2 pick-ups + 1 Van/Minibus
Perfil predominante	Demanda administrativa ordinária	Demanda administrativa, fiscalizatória e de auditoria
Sedãs	referência histórica de aproximadamente 1.800 km/mês para os dois	8.000 km/mês para os dois
Pick-up	aproximadamente 300 km/mês, utilização eventual	12.000 km/mês para duas unidades
Van/Minibus	não integrava a mesma estrutura	5.000 km/mês
Quilometragem global atual	realidade histórica reduzida	até 25.000 km/mês
Diárias históricas	aproximadamente 2/mês	até 30/mês para os cinco postos
Abrangência institucional	cenário anterior de fiscalização	intensificação do controle e das auditorias federais
Referência anual de quilometragem atual	não aplicável	300.000 km

A comparação demonstra que houve alteração qualitativa e quantitativa da necessidade administrativa. O histórico permanece preservado e considerado no planejamento, mas a solução atual é dimensionada para assegurar capacidade operacional compatível com as atribuições e riscos existentes no momento da nova contratação.

8.7.4.12. Conclusão sobre o dimensionamento

A estimativa de 25.000 km mensais para a frota não resulta da simples aplicação de percentual de crescimento sobre a contratação anterior. Ela decorre da combinação entre histórico de utilização, ampliação da frota, modificação do perfil das missões, expansão das ações de fiscalização e auditoria,

extensão territorial do Estado do Amazonas e necessidade de preservar capacidade de atendimento às demandas programadas e extraordinárias do Ministério da Saúde. Utilizar exclusivamente os quantitativos observados em 2017 e 2018 significaria dimensionar uma contratação de 2026 a partir de realidade institucional que não mais corresponde às atribuições atualmente exercidas.

A estimativa adotada busca justamente evitar esse risco, assegurando que a contratação disponha de capacidade suficiente para o cumprimento das atividades da SMSA/AM, das programações do DenaSUS e das determinações emanadas das instâncias superiores e dos órgãos de controle. Os quantitativos possuem caráter referencial para fins de planejamento, orçamento e análise da exequibilidade, sem constituir consumo mínimo, franquia contratual ou obrigação de utilização pela Administração.

8.7.5. A licitante poderá demonstrar custos inferiores aos parâmetros administrativos mediante documentação idônea, inclusive eficiência comprovada do veículo, condições comerciais de abastecimento, frota própria ou contratada, contratos de manutenção, apólice ou cotação de seguro, escala empresarial, condições de hospedagem e alimentação, regime tributário e outras vantagens econômicas efetivamente disponíveis.

8.7.6. A demonstração poderá compreender planilha ajustada, memória de cálculo, instrumento coletivo, documentos técnicos do veículo, cotações, contratos, notas fiscais, apólices, propostas de seguro ou garantia, condições de fornecimento de combustível e demais documentos compatíveis com a parcela questionada.

8.7.7. A desclassificação somente ocorrerá após diligência e análise motivada quando a licitante não demonstrar capacidade econômica para suportar os custos necessários à execução integral da proposta.

8.8. O orçamento estimado da contratação será público a partir da divulgação do edital, devendo o mapa comparativo, a análise crítica e as memórias de cálculo manter coerência com os valores máximos unitários e global informados nos artefatos.

8.9. Viabilidade orçamentária e compatibilidade com os instrumentos orçamentários

8.9.1. A estimativa de valor constante deste ETP não equivale à declaração de disponibilidade orçamentária. Antes da formalização da contratação, a unidade competente deverá verificar a existência de créditos suficientes e a compatibilidade da despesa com a Lei Orçamentária Anual, a Lei de Diretrizes Orçamentárias e o Plano Plurianual, no que couber, bem como indicar a classificação orçamentária pertinente. Se a execução ultrapassar um exercício financeiro, a existência dos créditos necessários deverá ser verificada no início da contratação e em cada exercício subsequente, na forma da legislação aplicável.

8.9.2. Deverá ser verificado, ainda, se a despesa decorrente da contratação caracteriza criação, expansão ou aperfeiçoamento de ação governamental para fins do art. 16 da Lei Complementar nº 101/2000. Configurada essa hipótese, deverão ser juntadas aos autos a estimativa do impacto orçamentário-financeiro e a declaração legalmente exigida. Não configurada a hipótese, permanecem as exigências ordinárias de previsão e disponibilidade orçamentária suficientes para suportar as obrigações assumidas.

9. Justificativa para o Parcelamento ou não da Solução

9.1. A Administração avaliou, inicialmente, a possibilidade de parcelamento da solução, tanto mediante contratação separada dos componentes de locação de veículos, motoristas, combustível, manutenção e seguro, quanto pela adjudicação individualizada das categorias Sedan, Pick-up 4x4 e Van acessível. A análise considerou a natureza da necessidade administrativa, a responsabilidade pela continuidade do serviço, a capacidade do mercado fornecedor, os custos de gestão contratual e os efeitos da modelagem sobre a competitividade.

9.2. A separação dos componentes que integram cada item não se mostra adequada. O serviço pretendido exige disponibilização permanente do veículo em condições de uso, motorista habilitado, combustível, manutenção preventiva e corretiva, pneus, seguro, licenciamento, assistência, higienização e substituições. A fragmentação dessas obrigações entre diferentes contratados ampliaria as interfaces de responsabilidade e poderia gerar conflitos quanto a sinistros, avarias, multas, abastecimento, manutenção, indisponibilidade, substituição de veículos e condutores, jornada de trabalho e continuidade da execução. Por essa razão, cada item permanece configurado como serviço completo e integrado, sob responsabilidade de uma única contratada.

9.3. Quanto à reunião das três categorias no Grupo 1, foram considerados o quantitativo reduzido da contratação, correspondente a 5 veículos, sendo 2 Sedans, 2 Pick-ups cabine dupla 4x4 e 1 Van acessível, a utilização de estrutura comum de gestão e preposto, a padronização dos níveis de serviço, a possibilidade de compartilhamento da estrutura administrativa, da rede de manutenção, assistência, seguro e abastecimento e a necessidade de resposta coordenada para substituições, panes, acidentes, ausências e demais ocorrências operacionais. A modelagem conjunta também favorece a concentração da responsabilidade pelo resultado da prestação e reduz os custos administrativos associados à gestão e fiscalização de contratos distintos.

9.4. O levantamento complementar do mercado demonstrou existência de fornecedores capazes de estruturar oferta conjunta para Sedan, Pick-up e Van, tendo a pesquisa direta obtido propostas contemplando as três categorias e sido complementada pela análise de contratações públicas similares.

9.5. A Van acessível constitui o componente de maior especialização do Grupo 1. Não obstante, foram identificadas soluções e contratações de Van adaptada no mercado, não se verificando situação de exclusividade capaz de impor seu desmembramento.

9.6. A reunião dos três itens permite utilização de estrutura comum de gestão, preposto, coordenação, manutenção, seguro, assistência, abastecimento, substituições e rotinas administrativas, reduzindo interfaces de responsabilidade e custos de transação.

9.7. A competitividade será preservada mediante ausência de exigência de propriedade prévia da frota, admissão de veículos regularmente disponibilizados por terceiros, qualificação técnica proporcional, preços máximos individualizados por item e julgamento pelo menor preço global do Grupo 1.

9.8. Conclui-se pela manutenção dos Itens 1, 2 e 3 no Grupo 1. Embora a contratação individualizada das categorias seja materialmente possível, a análise desenvolvida neste ETP demonstra que sua adjudicação separada não atende, com a mesma eficiência, à modelagem operacional pretendida, pois fragmentaria a responsabilidade pelo resultado do serviço, multiplicaria interfaces contratuais e estruturas de gestão, reduziria as possibilidades de compartilhamento de preposto, rede de abastecimento, manutenção, assistência, seguro e substituições e ampliaria os riscos de descontinuidade e conflitos de responsabilidade.

9.8.1. Para a solução escolhida, considera-se demonstrada a inviabilidade técnica e econômica da adjudicação por item, entendida no contexto da modelagem integrada pretendida, bem como a vantagem técnica e econômica do julgamento pelo menor preço global do Grupo 1, em conformidade com o art. 12 do Decreto nº 11.462/2023.

9.8.2. A conclusão também se apoia nas evidências de mercado levantadas, que demonstraram a existência de fornecedores capazes de estruturar oferta conjunta para as três categorias e não evidenciaram restrição material e injustificada à competição. Permanecerá obrigatório o estabelecimento de preços máximos unitários para cada item, nos termos da regulamentação do Sistema de Registro de Preços.

10. Contratações Correlatas e/ou Interdependentes

10.1. Não se identificam contratos externos indispensáveis à execução da solução. Os componentes veículo, motorista, combustível, manutenção, seguro e assistência são tecnicamente interdependentes dentro do próprio serviço integrado e serão reunidos no mesmo objeto, evitando dependência de contratos paralelos.

10.2. Redes credenciadas de postos, oficinas, assistência e seguro eventualmente utilizadas pela contratada constituem meios auxiliares sob sua responsabilidade e não geram relação contratual direta com a SMSA/AM.

11. Alinhamento entre a Contratação e o Planejamento

11.1. A contratação está alinhada ao Plano de Contratações Anual de 2026 da SMSA/AM e aos objetivos institucionais relacionados à execução descentralizada de políticas públicas de saúde, fiscalização, auditoria, supervisão, diligências e suporte logístico.

- 11.2. A contratação consta do Plano de Contratações Anual de 2026 da UASG 250015, sob o ID PCA no PNCP nº **00394544000185-0-000048/2026**, item nº 37 e identificador da futura contratação nº **250015-26/2026**. Deverá ser mantida a correspondência entre o PCA, o DFD e os demais artefatos quanto ao objeto, quantitativo e valor atualizado da contratação.
- 11.3. A modelagem deverá permanecer alinhada ao Plano Diretor de Logística Sustentável do Ministério da Saúde 2024-2026, especialmente quanto à racionalização do consumo, eficiência operacional, redução de impactos ambientais e adequada destinação de resíduos associados à manutenção da frota.
- 11.4. O alinhamento ao Plano Diretor de Logística Sustentável do Ministério da Saúde, ciclo 2024-2026, aprovado pela Portaria SE/MS nº 463/2024, deverá refletir-se no Termo de Referência e na gestão do contrato por meio de critérios proporcionais de eficiência operacional, racionalização do consumo, controle de emissões, manutenção adequada e logística reversa. A aplicação desses critérios deverá preservar a competitividade e guardar relação direta com o objeto.
- 11.5. A contratação deverá manter coerência com os instrumentos de planejamento e governança aplicáveis, inclusive PCA, PLS e planejamento estratégico institucional, de modo que a necessidade, a solução, o orçamento e os resultados esperados permaneçam rastreáveis entre DFD, ETP, Termo de Referência, Edital, Ata de Registro de Preços e Contrato.

12. Benefícios a serem alcançados com a contratação

- 12.1. Disponibilidade previsível de frota apta a atender deslocamentos administrativos, auditorias, fiscalizações, supervisões e apoio logístico.
- 12.2. Continuidade do serviço por meio da obrigação de substituição de veículos e motoristas em caso de pane, acidente, ausência ou indisponibilidade.
- 12.3. Concentração de responsabilidade operacional e redução de conflitos entre fornecedores de frota, mão de obra, combustível e manutenção.
- 12.4. Maior previsibilidade de custos e melhor capacidade de planejamento orçamentário, mediante mensalidade integrada e mecanismos de controle de abastecimento e desempenho.
- 12.5. Redução da carga administrativa de gestão de frota própria, manutenção, licenciamento, seguro e abastecimento.
- 12.6. Atendimento inclusivo por meio de Van adaptada com recursos de acessibilidade.
- 12.7. Rastreabilidade de quilometragem e abastecimentos, fortalecendo a fiscalização e a gestão contratual.
- 12.8. Possibilidade de contratação conforme demanda efetiva durante a vigência da Ata, sem obrigação de consumo integral do quantitativo registrado.

13. Providências a serem Adotadas

- 13.1. Antes da publicação do certame, deverão ser concluídas as seguintes providências:

PRIORIDADE	PROVIDÊNCIA	RESULTADO ESPERADO
CRÍTICA	Atualizar a pesquisa de preços em Compras.gov.br/PNCP, contratos similares e cotações; recalcular o valor estimado.	Mapa e análise crítica atualizados e assinados.
CRÍTICA	Atualizar a consulta ao Sistema Mediador, definir CCT/ACT paradigma e preencher a planilha administrativa de mão de obra.	Salários, benefícios, jornada e encargos com data-base válida.

CRÍTICA	Consolidar ETP, TR, Edital, ARP e Contrato com os modelos oficiais vigentes e opções coerentes.	Artefatos sem alternativas contraditórias.
ALTA	Concluir matriz de fornecedores capazes de atender os 3 itens integrados.	Competitividade do grupo demonstrada.
ALTA	Dimensionar km/mês e combustível por categoria.	Memória de cálculo de consumo anexada.
ALTA	Finalizar requisitos e checklist da Van acessível.	Critério objetivo, verificável e não direcionado.
ALTA	Atualizar matriz de riscos, conta vinculada, garantia e critérios de fiscalização trabalhista.	Riscos e mecanismos de controle alinhados.
ALTA	Designar agente de contratação/pregoeiro, equipe de apoio, gestor e fiscais.	Designações formais juntadas aos autos.
ALTA	Validar no TR e no Edital os critérios de qualificação técnico-operacional, inclusive período e quantitativo mínimos, e anexar modelo facultativo de atestado.	Critérios proporcionais e verificáveis, sem restrição indevida.
ALTA	Anexar modelo de proposta comercial e detalhamento de custos, com memória de combustível e planilha de mão de obra por posto.	Linha de base apta à análise de exequibilidade e repactuação.
ALTA	Revisar os requisitos de eficiência veicular e sustentabilidade à luz do PBE, PROCONVE, logística reversa e PLS/MS 2024-2026.	Exigências ambientais pertinentes e competitivas.
CRÍTICA	Obter manifestação da unidade orçamentária competente sobre créditos, classificação da despesa e compatibilidade com LOA, LDO e PPA, incluindo a análise do art. 16 da LRF quando aplicável.	Viabilidade orçamentária comprovada no momento processual adequado.
ALTA	Registrar consulta ao Catálogo Eletrônico de Padronização e confirmar a adequação das especificações próprias adotadas no processo.	Aplicação do princípio da padronização devidamente documentada.
ALTA	Revisar a segregação de funções e formalizar as designações dos agentes, registrando controles compensatórios quando houver acumulações inevitáveis.	Responsabilidades distribuídas e riscos de concentração mitigados.

13.2. A Administração deverá compatibilizar a data de publicação com o prazo mínimo legal e promover a divulgação caso ajustes materiais afetem a formulação das propostas.

14. Possíveis Impactos Ambientais

14.1. Os impactos ambientais relevantes decorrem principalmente do consumo de combustível, emissões atmosféricas, geração de resíduos de manutenção e descarte de pneus, baterias, filtros e óleos lubrificantes. As exigências ambientais deverão guardar relação direta com esses impactos e com o objeto de transporte terrestre.

14.2. A contratada deverá adotar práticas de manutenção que preservem eficiência e segurança da frota, controlar abastecimentos, evitar desperdício e marcha lenta desnecessária e cumprir a legislação de emissões e trânsito aplicável.

14.3. Óleos lubrificantes usados, filtros, pneus, baterias e outros resíduos deverão receber destinação ambientalmente adequada, observadas as regras de logística reversa e a legislação ambiental aplicável.

14.4. Os requisitos de sustentabilidade serão definidos por desempenho e pertinência, evitando a transposição de exigências próprias de outros objetos, como construção civil, lavanderia hospitalar ou instalações industriais, que não guardem relação com a presente contratação.

14.5. A participação do fabricante no PBE Veicular não será tratada como requisito autônomo, pois a etiquetagem é voluntária. A Administração poderá utilizar os dados do PBE como referência de eficiência e aceitar comprovação técnica equivalente quando a versão ofertada não constar do programa.

14.6. A contratada deverá manter evidências de destinação ambientalmente adequada dos resíduos sujeitos à logística reversa gerados na manutenção da frota, especialmente pneus, baterias e óleo lubrificante usado ou contaminado, sempre que solicitado pela fiscalização.

14.7. As medidas de sustentabilidade deverão ser compatíveis com a realidade de abastecimento e manutenção no Amazonas, preservando a continuidade do serviço e evitando exigências que não guardem relação direta com o objeto ou que restrinjam a competição sem ganho ambiental demonstrável.

15. Declaração de Viabilidade

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

15.1. Justificativa da Viabilidade

15.1.1. A equipe de planejamento considera a contratação tecnicamente viável, desde que sejam concluídas, antes da publicação, as pendências relativas à atualização dos preços, instrumento coletivo, dimensionamento de quilometragem e combustível, competitividade do agrupamento, acessibilidade da Van, matriz de riscos e consolidação dos artefatos.

15.1.2. A solução integrada em Grupo 1 com 3 itens permanece recomendada nesta fase por concentrar responsabilidade operacional, reduzir interfaces e permitir gestão unificada. A confirmação econômica da alternativa dependerá do TCO preenchido e da pesquisa de preços atualizada.

15.1.3. A declaração definitiva de viabilidade fica condicionada, ainda, à compatibilização do modelo de proposta e da planilha de custos, à confirmação dos critérios de capacidade técnica e à demonstração de que o agrupamento não reduz injustificadamente a competição.

15.1.4. A viabilidade jurídico-administrativa pressupõe, ainda, a confirmação dos enquadramentos relativos à execução indireta e à atividade de custeio, a observância das autorizações aplicáveis, da segregação de funções e da adequação orçamentária, bem como a manutenção da coerência com PCA, PLS e modelos oficiais vigentes. Tais providências não substituem os documentos autônomos exigidos no processo.

16. Responsáveis

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

SEBASTIANA DA SILVA PESSOA

Equipe de apoio

SIDNEY VEIGA CABRAL

Equipe de apoio

GERALDO HENRIQUE SILVA DE MEDEIROS

Autoridade competente



Assinou eletronicamente em 14/10/2026 às 14:11:31.