

## MCT-COORD. GERAL DE RECURSOS LOGÍSTICOS/DF

**Estudo Técnico Preliminar 43/2025****1. Informações Básicas**

Número do processo: 01245.019319/2024-84

**2. Descrição da necessidade**

A presente contratação tem por objetivo atender à necessidade de serviços especializados de transporte, por meio terrestre, fluvial ou marítimo, de mobiliário e bagagens de propriedade de servidor público civil regido pela Lei nº 8.112, de 11 de dezembro de 1990. Os serviços serão prestados na modalidade porta a porta, com cobertura em todo o território nacional, utilizando os meios de transporte terrestre, fluvial ou marítimo (conforme a logística requerida), tanto na ida quanto na volta.

A Contratação do serviço é de natureza continuada e visa atender às demandas apresentadas em função da remoção nacional de servidor público, no interesse da Administração, com mudança de domicílio em caráter permanente, nos termos preceituados de acordo com o Art. 53 da Lei nº 8.112/1990, o Art. 1º do Decreto nº 4.004/2001 e o Art. 6º da Orientação Normativa nº 3/2013 da Secretaria de Gestão Pública do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Adicionalmente, atende às demandas geradas em razão do fracionamento da bagagem de servidor, conforme previsões constantes na legislação pertinente.

A prestação dos serviços será sem dedicação exclusiva de mão de obra, e sob nenhuma hipótese gerará vínculo empregatício entre os empregados da empresa CONTRATADA e a Administração CONTRATANTE, vedando-se qualquer relação entre estes que caracterize pessoalidade e subordinação direta. O transporte de mobiliário e bagagens constitui uma obrigação legal por parte do Ministério e é indispensável para atender às necessidades decorrentes da movimentação de servidores públicos em processos de transferência, por interesse da administração, exoneração ou retorno de servidores efetivos à sua cidade de origem. Trata-se de um serviço essencial que não apenas assegura a continuidade das operações administrativas do órgão, mas também garante o respeito aos direitos dos servidores legalmente protegidos.

É importante salientar que a presente contratação, que abrange exclusivamente o mobiliário e bagagens de servidores, é resultado de uma decisão estratégica e um aprendizado institucional crítico, fundamentada na análise de experiências passadas. Esta abordagem visa aprimorar significativamente a gestão dos serviços e garantir maior especialização. Historicamente, a prestação conjunta do transporte de mobiliário e bagagens de servidores — que demanda um planejamento e coordenação individualizados devido às suas particularidades logísticas e emocionais — com outras categorias de cargas institucionais, demonstrou não produzir os retornos esperados em termos de eficiência, agilidade e satisfação contratual. A complexidade e as exigências específicas intrínsecas ao transporte de bens de servidores têm gerado desafios que impactaram a qualidade geral do serviço e a estabilidade contratual. Diante desse cenário de sucessivas dificuldades na manutenção de contratos abrangentes, a opção por desassociar o transporte de mobiliário e bagagens de servidores da contratação de cargas institucionais gerais (objeto de outra licitação) permite atrair empresas com expertise mais focada e soluções logísticas otimizadas nesta modalidade particular. Espera-se, com isso, alcançar uma maior eficiência operacional, um atendimento mais preciso às especificidades desta demanda e, conseqüentemente, uma maior estabilidade e satisfação na prestação dos serviços ao MCTI e aos seus servidores.

Esta abordagem estratégica de fragmentação dos objetos contratuais, desassociando o transporte de mobiliário e bagagens de servidores de cargas institucionais gerais, representa um aprendizado institucional crítico. Ela visa corrigir as deficiências observadas em contratações anteriores, conforme evidenciado pelas sucessivas manifestações de desinteresse e rescisões contratuais em menos de 12 meses de execução nas quatro últimas contratações, impactando diretamente a eficiência, agilidade e satisfação contratual. Com esta medida, espera-se atrair prestadores de serviço com *expertise mais focada e soluções logísticas otimizadas* para as particularidades desta demanda, garantindo uma prestação de serviço mais estável, eficaz e em plena conformidade com os direitos dos servidores."

O serviço está sendo atualmente executado por meio do Contrato nº 08/2024, firmado com a empresa SUPER URGENTE TRANSPORTE AÉREO E RODOVIÁRIO LTDA. (CNPJ nº 13.642.117/0001-10).

Contudo, a contratada manifestou interesse formal na descontinuidade da prestação de serviços por meio de solicitação de rescisão contratual. Esta situação sinaliza a impossibilidade de manutenção do vínculo atual e demonstra um risco iminente de interrupção da atividade.

Dessa forma, a nova contratação se faz necessária e urgente para evitar a descontinuidade de um serviço de natureza continuada, cuja paralisação teria impacto direto no funcionamento administrativo e no atendimento das necessidades logísticas dos servidores do MCTI.

A rescisão antecipada do contrato atual não é um caso isolado. Nas quatro últimas contratações realizadas, as empresas contratadas manifestaram, em menos de 12 meses de execução, seu desinteresse em manter ou renovar os contratos com o Ministério. Essa recorrência evidencia dificuldades estruturais nos processos de contratação, especialmente em relação ao alinhamento entre as condições comerciais e as exigências contratuais, além de desafios na gestão de contratos de alcance nacional. Isso reforça a urgência de estruturar uma solução contratual mais robusta, que não apenas atenda às demandas logísticas, mas também assegure maior estabilidade e previsibilidade.

A urgência desta nova contratação foi ainda mais acentuada e a necessidade de uma solução imediata se tornou premente diante dos **sucessivos fracassos nos Pregões Eletrônicos nº 90014/2025 e nº 90015/2025**. Ambos os certames, mesmo com Termo de Referência robusto e ampla divulgação, não lograram êxito em selecionar um proponente qualificado e com preço vantajoso, conforme detalhado na Seção 16.3 deste Estudo Técnico Preliminar. A continuidade do cenário de vacância contratual representa um risco direto à observância das obrigações legais do Ministério e ao suporte essencial aos seus servidores, tornando imperativa a adoção de medidas alternativas para garantir a prestação do serviço.

Embora o MCTI possua frota própria, esta não conta com veículos especializados ou adaptados para o transporte de mobiliário e bagagens de servidores, tampouco dispõe de equipamentos necessários, infraestrutura logística adequada ou profissionais capacitados para executar essas atividades com eficiência e segurança. Por tratar-se de uma operação que não é diretamente ligada às finalidades institucionais do Ministério, sua execução por meio de contratação terceirizada encontra amparo no Art. 48 da Lei nº 14.133/2021 e no Decreto nº 9.507/2018, que regulam a execução indireta de atividades acessórias na Administração Pública.

Ainda, considerando a abrangência nacional das atividades do MCTI, o escopo do serviço abrange localidades em todo o território brasileiro, incluindo áreas de difícil acesso ou remotas, o que exige uma estrutura logística flexível e bem planejada, capaz de utilizar diferentes modalidades de transporte, como terrestre, fluvial ou marítimo, para garantir a eficiência e a rastreabilidade das operações.

Esse histórico demonstra o aprendizado institucional necessário para ajustar as bases dos futuros contratos, com o objetivo de mitigar riscos e buscar uma solução mais estável e economicamente vantajosa. Entre as medidas que se destacam, estão o aprimoramento dos critérios de seleção técnica de empresas contratadas, a definição mais clara de parâmetros de precificação que contemplem as especificidades do serviço e o desenvolvimento de mecanismos eficazes de monitoramento e controle das obrigações contratuais. Isso garantirá maior confiança e previsibilidade tanto para o órgão quanto para a contratada.

Portanto, a contratação de empresa especializada para transporte de mobiliário e bagagens de servidores é imprescindível para a continuidade das operações do Ministério e para o cumprimento das obrigações legais determinadas pelo Art. 53 da Lei nº 8.112/1990. A ausência de tal contratação poderia comprometer seriamente as atividades administrativas, além de colocar em risco o suporte necessário às demandas logísticas institucionais.

A nova contratação demandará um planejamento técnico e jurídico criterioso que assegure o alinhamento às exigências legais, ao mesmo tempo em que proporcione maior eficiência operacional. A terceirização da atividade permitirá que o MCTI concentre seus recursos nas ações estratégicas que compõem sua missão institucional, assegurando que o transporte de mobiliário e bagagens de servidores seja realizado com qualidade, economicidade e continuidade, alinhado aos princípios constitucionais da eficiência, legalidade e economicidade que regem a Administração Pública.

Portanto, a contratação de empresa especializada para transporte de mobiliário e bagagens de servidores não é apenas uma necessidade operacional, mas uma obrigação legal e um imperativo administrativo para assegurar a continuidade das operações do Ministério, o cumprimento do Art. 53 da Lei nº 8.112/1990 e a observância dos princípios constitucionais da eficiência e da legalidade que regem a Administração Pública. A interrupção deste serviço essencial comprometeria diretamente o funcionamento administrativo, a gestão de pessoal e a satisfação dos servidores.

### 3. Área requisitante

Área Requisitante	Responsável
Serviço de Transporte (SETRA)	Robson Rogério de Lima

### 4. Descrição dos Requisitos da Contratação

#### Requisitos da Contratação

A empresa proponente deverá demonstrar capacidade operacional e logística irrestrita e comprovada para a plena execução dos serviços, o que se desdobra nos seguintes aspectos:

**Abrangência Territorial e Modalidades de Transporte:** A Contratada deverá possuir a capacidade inequívoca de realizar a coleta e a entrega das cargas em quaisquer localidades do território nacional, assegurando a capilaridade da distribuição. Para tanto, deverá dispor de estrutura e expertise para operar nas modalidades de transporte rodoviário e, quando tecnicamente viável e economicamente justificável, nas modalidades fluvial, marítima ou multimodal, em conformidade com as especificidades de cada rota e tipo de carga.

**Infraestrutura de Apoio e Otimização Logística:** Será exigida a posse de uma estrutura operacional robusta e estratégica, que inclua, no mínimo, terminais de carga e descarga, centros de distribuição e pontos de apoio geograficamente distribuídos. Tal infraestrutura visa a otimização da movimentação, armazenamento transitório e fluxo das cargas, garantindo eficiência e agilidade na prestação dos serviços.

**Modalidade de Serviço Porta a Porta Integral:** O serviço contratado deverá cobrir integralmente todas as fases e etapas do processo de transporte, desde a coleta da carga no local de origem designado pelo MCTI até a sua entrega final no endereço do destinatário.

A proponente deverá apresentar soluções avançadas e eficientes em gestão da informação e segurança da carga, conforme detalhado:

**Rastreamento e Monitoramento em Tempo Real:** Será mandatório dispor de uma solução tecnológica de rastreamento e monitoramento de cargas em tempo real, que possibilite ao MCTI o acompanhamento contínuo e ininterrupto do status de cada remessa, desde a sua origem até o destino final. A solução deverá prover informações precisas e atualizadas sobre a localização da carga, a previsão de chegada e quaisquer ocorrências relevantes durante o transporte, garantindo transparência e controle ao Contratante. É importante ressaltar que os custos associados à implementação e manutenção dessa tecnologia de rastreamento não incorrerão à Administração, sendo de responsabilidade integral da empresa contratada.

**Plano de Gestão de Riscos e Contingência:** A proponente deverá elaborar um plano de contingência detalhado e exaustivo, que contemple procedimentos claros e eficazes para o gerenciamento de eventos imprevistos, tais como acidentes, avarias, extravios, roubos, furtos ou atrasos na entrega. O plano deve evidenciar as estratégias e ações a serem adotadas para a minimização dos impactos negativos na entrega e na integridade das cargas, bem como a comunicação proativa ao Contratante.

**Seguros:** A Contratada deverá contratar e manter válidos os seguintes seguros, conforme normativos pertinentes, para cobertura de eventuais danos aos bens e materiais de propriedade de seus servidores, por ocasião da prestação dos serviços:

**Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga (RCTR-C):** Este seguro cobre perdas ou danos materiais sofridos pelas mercadorias transportadas em decorrência de acidentes rodoviários, abrangendo diversas eventualidades. As condições da apólice deverão garantir a cobertura do valor total da carga transportada em caso de sinistro coberto. É fundamental que a apólice especifique e abranja uma variedade de eventos decorrentes de acidentes rodoviários, não se limitando a: Colisão; Capotamento; Abalroamento; Tombamento; Incêndio e Explosão.

**Seguro de Responsabilidade Civil Facultativa por Desaparecimento de Carga (RCF-DC):** Este seguro cobre perdas e/ou danos decorrentes do desaparecimento total ou parcial da carga, em decorrência de atos criminosos. Este seguro é fundamental para complementar a cobertura do RCTR-C, abrangendo riscos frequentemente associados ao transporte de cargas no território nacional. É imprescindível que a apólice detalhe os tipos de atos criminosos cobertos, não se limitando a: Roubo; Furto qualificado; Extorsão e Apropriação indébita.

As apólices de seguro, com as condições e valores de cobertura mínimos definidos no instrumento convocatório, deverão ser apresentadas e mantidas válidas durante toda a vigência contratual.

A qualidade dos serviços prestados está intrinsecamente ligada à qualificação de seus recursos humanos e à solidez da estrutura organizacional da proponente:

A Contratada deverá dispor de uma equipe de profissionais devidamente treinada, capacitada e com experiência comprovada no manuseio, transporte e entrega de cargas. Tal equipe deve possuir expertise específica no atendimento de demandas que envolvam bens sensíveis ou que exijam cuidados especiais de acondicionamento e movimentação. Os motoristas deverão possuir habilitação veicular compatível com os veículos a serem operados e, quando a natureza da carga ou a legislação vigente assim o exigir, cursos de especialização pertinentes.

A interessada deverá demonstrar capacidade operacional suficiente para atender aos quantitativos estimados no instrumento convocatório, prevendo, inclusive, a execução simultânea de múltiplas solicitações de serviço. Adicionalmente, deverá comprovar a posse de quadro de pessoal suficiente e capacitado para a integral execução dos serviços, sendo certo que inexistente qualquer vínculo empregatício ou de outra natureza entre o pessoal da Contratada e a Administração Pública.

**Licenciamentos e Autorizações para Funcionamento:** A Contratada deverá deter e manter válidos todos os licenciamentos, alvarás e autorizações legalmente exigíveis para o funcionamento de empresa de transporte de cargas e para a execução dos serviços objeto da contratação, emitidos pelos órgãos competentes, tais como:

Certificado de Registro no Cadastro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC), emitido pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), conforme exigência da Lei nº 11.442/2007.

Alvará de Funcionamento ou documento equivalente, emitido pelo município de sua sede.

Quando aplicável ao tipo de carga ou operação, Autorização de Funcionamento e Alvará Sanitário ou outras licenças específicas.

**Fornecimento de Recursos e Manutenção:** A Contratada será integralmente responsável por fornecer todos os veículos, materiais, equipamentos e a mão de obra necessários à execução dos serviços. É mandatório que os veículos estejam em perfeito estado de uso, conservação e conformidade com a legislação de trânsito e transporte, possuindo as devidas manutenções preventivas e corretivas em dia.

**Embalagem e Acondicionamento:** A Contratada deverá observar rigorosamente as especificações técnicas para os materiais de embalagem e acondicionamento das cargas e bens a serem transportados. A escolha e o emprego desses materiais deverão seguir as orientações e definições contidas nas normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), nas normas internacionais consagradas aplicáveis e nas prescrições e recomendações dos fabricantes dos bens a serem transportados, garantindo a proteção adequada da carga.

Para a execução dos serviços deverão ser utilizadas pela CONTRATADA as embalagens apropriadas que ofereçam maior proteção aos bens (mobiliário e/ou bagagem), sem a incidência de custos adicionais àqueles estabelecidos pela proposta por metro cúbico a ser transportado. Os bens a serem arrumados no caminhão ou deverão receber proteção apropriada, evitando-se contatos com as paredes internas e com o restante da bagagem

**Encargos e Custos:** Serão de exclusiva responsabilidade da Contratada todos os custos inerentes à prestação dos serviços, incluindo, mas não se limitando a: impostos, taxas, tarifas, combustíveis, pedágios, salários, encargos trabalhistas, previdenciários, fiscais e comerciais resultantes da execução do contrato, bem como os custos com a mão de obra, veículos e suas respectivas manutenções, e seguros. Não obstante o exposto, a Administração arcará com o equivalente a **1% (um por cento)** do valor declarado das cargas a serem transportadas, a título de apoio ao custeio dos prêmios do seguro.

Para apuração da distância será utilizada como fonte de informação a “tabela com a distância entre as principais cidades brasileiras” do Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - DNIT, verificando-se a distância do percurso entre origem e destino. Em caso de ausência de informação, será utilizada outra fonte de consulta especializada.

No transporte de bens de servidores, o pagamento da despesa referente às medidas excedentes, inclusive quanto ao seguro, será de total responsabilidade do servidor interessado.

No caso de mudanças, o servidor deverá fornecer à empresa a relação de bens a serem transportados, com a estimativa de valor, com vistas às obrigações quanto ao segurado. A Contratada deverá efetuar seguro de carga, cujo prêmio não poderá ser superior a 1% do valor declarado dos bens informados pelo MCTI ou pelo servidor.

- Para o transporte de veículos e motocicletas, serão consideradas os seguintes volumes fixados de acordo com o porte do veículo:
- veículo pequeno (considerados aqueles com menos de 4 (quatro) metros de comprimento): 12 m<sup>3</sup> (doze metros cúbicos);
- veículo médio (considerados aqueles com comprimento entre 4 (quatro) e 4,7 (quatro vírgula sete) metros de comprimento): 16 m<sup>3</sup> (dezesesseis metros cúbicos);
- e veículo grande (considerados aqueles com mais de 4,7 (quatro vírgula sete) metros de comprimento): 20 m<sup>3</sup> (vinte metros cúbicos).
- motocicletas: 4 m<sup>3</sup>

É de responsabilidade do servidor fornecer a documentação necessária para o transporte da bagagem e/ou do veículo em tempo hábil para que sejam feitos os trâmites legais para procedimento da mudança.

## Do inventário

O inventário consiste em um documento técnico e administrativo que lista detalhadamente todos os bens e mobiliários a serem transportados, podendo incluir também dados sobre a movimentação de servidores, quando aplicável. Ele identifica, quantifica e descreve os itens envolvidos na prestação do serviço, servindo como base para o planejamento, orçamento e execução contratual.

Na contratação de serviços de transporte rodoviário de mobiliário, bens e servidores, o uso do inventário é essencial por diversos motivos:

**Delimitação do objeto contratual:** O inventário permite especificar com precisão quais itens serão transportados, sua natureza, dimensões, peso e volume, evitando ambiguidades quanto ao escopo do serviço.

**Cálculo de custo e viabilidade técnica:** Informações detalhadas sobre os bens transportados são fundamentais para a elaboração do orçamento estimado, possibilitando que os interessados proponham preços compatíveis com a complexidade da operação (veículos necessários, número de viagens, tipo de acondicionamento, mão de obra etc.).

**Segurança e controle patrimonial:** O inventário assegura rastreabilidade e controle dos bens durante o transporte, evitando extravios, danos ou trocas indevidas. Ele também subsidia eventuais conferências no destino e facilita a responsabilização em caso de sinistros.

**Transparência e eficiência na fiscalização:** Ao definir previamente os itens transportados, o inventário serve como instrumento de verificação por parte da fiscalização do contrato, permitindo o acompanhamento da execução conforme os termos pactuados.

**Gestão de riscos e seguro:** O inventário é requisito para a contratação de seguro de carga, pois as seguradoras demandam a descrição dos bens para apuração de valor e análise de risco.

O inventário deverá ser assinado pelas partes e distribuídas para o Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação, para o servidor, quando for o caso, e para a Contratada.

#### **Dos veículos e materiais necessários à execução dos serviços:**

A Contratada deverá fornecer todos os veículos, os materiais e a mão de obra necessários à execução dos serviços. Ressaltando para que os veículos estejam em perfeito estado de uso e conservação.

A Contratada também deverá observar as especificações dos materiais utilizados para a embalagem e acondicionamento dos materiais e mobiliários a serem transportados, e deverá seguir as orientações e definições contidas nas normas da ABNT, nas normas internacionais consagradas, bem como nas prescrições e recomendações dos fabricantes.

Além dos requisitos legais, também devem ser observados as condições mínimas necessárias dentre elas as de qualidade e capacidade de execução, os quais serão detalhados no Termo de Referência.

A contratada será responsável por arcar com todos os custos de mão de obra, veículos e respectivas manutenções, com emprego próprio de motorista, combustível, seguro total e outros encargos necessários à execução dos serviços.

#### **Quanto à necessidade da contratada promover a transição contratual com transferência de conhecimento, tecnologia e técnicas empregadas:**

Não será necessário a transição contratual diante do objeto da prestação do serviço.

#### **Dos Requisitos de Sustentabilidade:**

Em consonância com as diretrizes de desenvolvimento nacional sustentável, preservação do meio ambiente e responsabilidade social, a presente contratação de empresa especializada para prestação de serviços de transporte rodoviário e, se necessário, por meio fluvial, de mobiliário e bagagens de propriedade de servidor público civil regido pela Lei nº 8.112, de 11 de dezembro de 1990, na modalidade porta a porta, para toda e qualquer localidade do território nacional, e alterações posteriores, observará os critérios de sustentabilidade estabelecidos no Guia Nacional de Contratações Sustentáveis da Controladoria-Geral da União (CGU) e da Advocacia-Geral da União (AGU), bem como os instrumentos de gestão da sustentabilidade vigentes no MCTI, quais sejam: a Portaria MCTI nº 8.778, de 16 de dezembro de 2024, que instituiu o Comitê Gestor de Elaboração do PLS-MCTI; a Portaria SEXEC/MCTI nº 9.411, de 12 de setembro de 2025, que instituiu o Plano Diretor de Logística Sustentável - PLS do Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação; e a Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, que dispõe sobre a redução da emissão de poluentes por veículos automotores. Adicionalmente, deverão ser atendidos os normativos específicos do setor de transporte terrestre e aquaviário, buscando a mitigação de impactos ambientais e a promoção de práticas sustentáveis em toda a cadeia de valor.

A Contratada deverá implementar práticas rigorosas para o gerenciamento de resíduos e materiais, garantindo a conformidade com a legislação ambiental aplicável:

**Recolhimento e Destinação Ambientalmente Adequada:** Será mandatório que a Contratada adote as melhores práticas para o recolhimento e a destinação ambientalmente adequada de quaisquer materiais e resíduos gerados ou utilizados na operação de transporte. Isso inclui a observância da Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2010 (Política Nacional de Resíduos Sólidos), e as regulamentações setoriais pertinentes, como as estabelecidas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), para resíduos de transporte rodoviário, e pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), para resíduos de transporte fluvial e marítimo, além das resoluções do Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA).

**Restrição a Formas Inadequadas de Descarte:** É vedada à Contratada a utilização de formas inadequadas de descarte de quaisquer resíduos, especialmente os classificados como perigosos, gerados nas operações de transporte. A Contratada deverá seguir rigorosamente as normas ambientais específicas, como as dispostas na Resolução CONAMA nº 358, de 29 de abril de 2005, no que couber, e outras regulamentações aplicáveis a resíduos perigosos oriundos das atividades de transporte.

**Sistema de Gestão Ambiental para Resíduos:** A Contratada deverá implementar um sistema de gestão ambiental que priorize o adequado recolhimento, acondicionamento, transporte e destinação de resíduos, buscando, sempre que possível, o reaproveitamento, a reciclagem ou a destinação final ambientalmente correta. Tal sistema deve estar em estrita observância à Lei nº 12.305, de 2010, e às diretrizes das autoridades sanitárias e ambientais aplicáveis aos pontos de coleta, transbordo e entrega, como as da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA) para resíduos de portos, fronteiras e recintos alfandegados.

A Contratada deverá promover a eficiência energética e a redução de emissões em suas operações:

**Utilização de Veículos e Equipamentos Eficientes:** Será exigida a utilização de veículos rodoviários, embarcações e equipamentos de apoio que apresentem comprovada eficiência energética e menor emissão de poluentes, em linha com as normas e regulamentos estabelecidos pelos órgãos competentes. No transporte rodoviário, deverão ser observados os parâmetros do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores (PROCONVE), instituído pelo CONAMA, e no transporte aquaviário, as normas da ANTAQ e da Marinha do Brasil, que regulamentam a emissão de poluentes por embarcações.

**Manutenção Preventiva para Controle de Poluentes:** A Contratada deverá manter sua frota de veículos rodoviários e aquaviários, bem como seus equipamentos de apoio, devidamente regulados e em perfeito estado de funcionamento. Para tanto, deverá seguir rigorosamente planos de manutenção preventiva, com o objetivo de minimizar a emissão de poluentes atmosféricos e sonoros, em conformidade com o Programa Nacional de Controle da Qualidade do Ar (PRONAR), instituído pela Resolução CONAMA nº 05, de 15 de junho de 1989, e demais normas aplicáveis.

**Tecnologias e Combustíveis de Menor Impacto:** Deverá ser observada, sempre que possível e viável economicamente, a utilização de veículos e equipamentos que empreguem tecnologias e combustíveis que causem menor impacto ambiental, visando a redução efetiva de emissões poluidoras à atmosfera, em alinhamento com as metas de sustentabilidade estabelecidas para o setor de transportes.

A Contratada deverá estender as práticas sustentáveis para sua cadeia de suprimentos e gestão de recursos:

**Observância de Normas Ambientais para Materiais e Produtos:** Os serviços somente poderão ser prestados com a utilização de materiais e produtos que atendam às normas ambientais vigentes, incluindo restrições a substâncias perigosas, quando aplicável. Isso assegura a conformidade com a legislação ambiental e as regulamentações relativas à segurança e ao meio ambiente no transporte de cargas.

**Conservação de Recursos Naturais:** A Contratada deverá adotar práticas de conservação de recursos naturais, tais como a otimização do uso de água e energia em suas instalações de apoio e operacionais, sempre que possível. Essas práticas deverão seguir as melhores práticas ambientais e as recomendações de órgãos como a Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico (ANA).

**Política de Boas Práticas Ambientais na Gestão de Suprimentos:** A Contratada deverá manter uma política de boas práticas ambientais na gestão de seus suprimentos e resíduos, incluindo o descarte adequado de materiais de manutenção e limpeza dos veículos e equipamentos. Essa política deve estar em conformidade com a Lei nº 12.305, de 2010, e as regulamentações específicas para o setor de transporte.

#### **Da vedação de utilização de marca/produto na execução do serviço**

Não serão vedadas quaisquer marcas ou produtos.

#### **Da exigência de carta de solidariedade**

Não será exigida carta de solidariedade no presente certame, pois pode restringir sua competitividade.

#### **Da Subcontratação**

A contratação de serviços especializados de transporte de mobiliário e bagagens de propriedade de servidor público civil, para o Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação (MCTI), envolvendo as vias rodoviária, fluvial, marítima ou multimodal, permite a subcontratação como estratégia essencial para a eficiência logística e conformidade legal.

A previsão de subcontratação surge como uma abordagem imprescindível, respaldada pelas disposições do § 1º do art. 71 da Lei nº 14.133/2021, que prevê a subcontratação de até 25% (vinte e cinco por cento) do objeto a ser contratado. Tal medida visa permitir que o MCTI se beneficie de expertise e recursos logísticos aprimorados, enquanto se mantém estritamente dentro dos parâmetros legais.

Será vedada a subcontratação completa ou da parcela principal da obrigação, abaixo discriminada:

A Parcela Principal da Contratação, que se refere aos serviços que constituem o núcleo central da contratação, ou seja, o transporte de mobiliários e bagagens dos servidores, entre os principais centros de distribuição e rotas de maior volume, ou a coordenação geral e a gestão de toda a operação logística, cuja responsabilidade pela execução e gestão deve permanecer com a Contratada principal;

As Parcelas de Maior Relevância Técnica, que são os serviços que demandam a expertise central da Contratada e que são fundamentais para a qualidade e segurança do objeto;

Os seguintes serviços são passíveis de subcontratação:

**Transporte Fluvial:** subcontratação de serviços de transporte de mobiliário e bagagens de servidores utilizando pequenas embarcações para acesso fluvial em regiões que demandem este modal;

**Transporte Marítimo:** subcontratação de serviços de transporte de mobiliário e bagagens de servidores utilizando embarcações para acesso marítimo em rotas costeiras ou ilhas;

Serviços Acessórios: contratação de equipes especializadas para montagem e desmontagem de mobiliário de servidores, garantindo a qualidade e segurança dessas operações complexas;

Logística em Áreas Remotas/Específicas: transporte e distribuição em regiões de difícil acesso ou que exijam conhecimento logístico local específico (por exemplo, uso de pequenas embarcações para acesso fluvial, ou veículos adaptados para terrenos acidentados, bem como o uso de embarcações para acesso marítimo em rotas costeiras ou ilhas);

Serviços de Manuseio e Embalagem Especializada: Subcontratação de empresas com expertise em manuseio de cargas frágeis, equipamentos sensíveis ou que necessitem de embalagens e acondicionamento fora do padrão, utilizando materiais específicos e técnicas avançadas.

Serviços de Armazenagem Temporária e Consolidação de Bens: utilização de instalações de terceiros para armazenagem de curto prazo e consolidação de pequenas remessas, otimizando o transporte e reduzindo custos.

Existem parcelas do objeto que, por sua relevância técnica ou por serem consideradas a parcela principal da contratação, não podem ser subcontratadas:

**Parcela Principal da Contratação:** Os serviços que constituem o núcleo central da contratação, ou seja, o transporte de bens patrimoniais rodoviário entre os principais centros de distribuição e rotas de maior volume, ou a coordenação geral e a gestão de toda a operação logística, não podem ser subcontratados. A responsabilidade pela execução e gestão desses serviços deve permanecer com a Contratada principal.

**Parcelas de Maior Relevância Técnica:** Serviços que demandam a expertise central da Contratada e que são fundamentais para a qualidade e segurança do objeto.

Será exigida a subcontratação de Microempresas (MEs) ou Empresas de Pequeno Porte (EPPs) em até 25% do objeto, caso o fornecedor vencedor não seja ME, EPP ou consórcio com ME/EPP. Isso é condicionado à existência de pelo menos três fornecedores competitivos de ME/EPP local/regionalmente e à comprovação de que a subcontratação é vantajosa para a Administração.

O Contratado apresentará à Administração documentação que comprove a capacidade técnica do subcontratado, que será avaliada e juntada aos autos do processo correspondente.

A subcontratação depende de autorização prévia do Contratante, a quem incumbe avaliar se o subcontratado cumpre os requisitos de qualificação técnica necessários para a execução do objeto.

É vedada a subcontratação de pessoa física ou jurídica, se aquela ou os dirigentes desta mantiverem vínculo de natureza técnica, comercial, econômica, financeira, trabalhista ou civil com dirigente do órgão ou entidade contratante ou com agente público que desempenhe função na contratação ou atue na fiscalização ou na gestão do contrato, ou se deles forem cônjuge, companheiro ou parente em linha reta, colateral, ou por afinidade, até o terceiro grau.

**Exceções:** Parcelas de maior relevância técnica ou a parcela principal da contratação não serão objeto de subcontratação obrigatória de ME/EPP.

**Vedações:** É vedada a subcontratação de ME/EPP que participe da contratação ou que possua sócios em comum com a empresa contratante.

### **Da Garantia da contratação**

Será exigida a garantia da contratação de que tratam os Arts. 96 e seguintes da Lei nº 14.133, de 2021, no percentual e condições descritas no Termo de Referência.

### **Da Especificação da garantia do serviço**

A prestação do serviço estará sujeita às disposições da Lei nº 8.078/1990 (Código de Defesa do Consumidor), que garante a qualidade e adequação do serviço ao consumidor.

### **Da Vistoria**

Não há necessidade de realização de avaliação prévia do local de execução dos serviços.

### **Do CATSER**

Código de Serviços - CATSER/SIASG - (22730) - Grupo - (643)- Transporte Rodoviário/Materiais/Equipamentos/Bens.

O objeto proposto não consta no Catálogo Eletrônico de Padronização da Administração Pública Federal, conforme consulta realizada quando da elaboração do presente artefato. Justifica-se a adoção de especificações próprias, dada a natureza específica e logística dos serviços requeridos.

### **Da Natureza dos serviços**

Os serviços contratados são classificados como de natureza continuada, em conformidade com o Art. 15 da Instrução Normativa SEGES /MPDG nº 05/2017. A adoção da modalidade de contratação continuada para transporte de mobiliário justifica-se pela otimização dos custos para a Administração Pública. Esta abordagem permite que a empresa contratada distribua os custos dos insumos ao longo de um período mais extenso, resultando em uma redução do custo mensal do contrato.

Para todos os fins legais, declaramos que a contratação pode ser enquadrada como serviço comum de acordo com o art. 6º, XIII, da Lei nº 14.133/2021.

Art. 6º Para os fins desta Lei, consideram-se: [...]

XIII - bens e serviços comuns: aqueles cujos padrões de desempenho e qualidade podem ser objetivamente definidos pelo edital, por meio de especificações usuais de mercado;

Vale ainda dizer que o objeto da presente contratação se enquadra nas atividades de custeio conforme pode ser verificado nas disposições da Portaria ME nº 7.828, de 30 de agosto de 2022, a saber:

Art. 2º Consideram-se atividades de custeio, para fins do disposto no art. 3º do Decreto nº 10.193, de 2019, aquelas diretamente relacionadas às atividades comuns a todos os órgãos e entidades que apoiam o desempenho de suas atividades institucionais, tais como:

I - fornecimento de combustíveis, energia elétrica, água, esgoto e serviços de telecomunicação;

II - os serviços de conservação, limpeza, jardinagem, mensageria, segurança, vigilância, **transportes**, informática, copeiragem, recepção, reprografia, telecomunicações e manutenção de prédios, equipamentos e instalações; **(grifo nosso)**

III - realizações de congressos e eventos, serviços de publicidade, serviços gráficos e editoriais;

IV - aquisição, locação e reformas de imóveis;

V - aquisição, manutenção e locação de veículos, máquinas e equipamentos; e

VI - aquisição de materiais de expediente.

Nos termos do art. 3º do Decreto nº 10.193/2019 e da Portaria ME nº 7.828/2022, a presente contratação, classificada como despesa de custeio, será submetida à autoridade competente para obtenção da devida autorização antes da deflagração do certame.

### **Da justificativa acerca da natureza continuada do serviço:**

Os serviços prestados de forma contínua são aqueles que, pela sua essencialidade, visam a atender à necessidade pública de forma permanente e contínua, por mais de um exercício financeiro, assegurando a integridade do patrimônio público ou o funcionamento das atividades finalísticas do órgão, de modo que sua interrupção possa comprometer a prestação de um serviço público ou o cumprimento da missão institucional.

A contratação dos serviços em tela, tem natureza continuada, por serem necessários ao MCTI para o desempenho de suas atribuições, em obediência às determinações legais, cuja interrupção pode comprometer a continuidade de suas atividades finalísticas bem como ao seu suporte.

Dessa forma, para que não haja dispêndios de tempo e recurso humano empregado na instrução processual de nova contratação quando do fim do contrato ora desejado, resta por configurada a necessidade de que a contratação se estenda por mais de um exercício financeiro.

### **Duração inicial do Contrato**

A contratação está planejada para uma vigência inicial de 36 (trinta e seis) meses, em conformidade com o Art. 106 da Lei nº 14.133/2021. Esta escolha estratégica permite uma avaliação ampla e detalhada da qualidade dos serviços prestados, garantindo que a administração possa efetuar uma análise abrangente e tomar decisões informadas sobre a continuidade ou ajuste dos termos contratuais.

O período inicial de 36 meses visa maximizar a eficiência e minimizar custos administrativos associados a renovações frequentes. Tal vigência oferece tempo adequado para uma observação cuidadosa e a implementação de ajustes necessários na execução dos serviços, sem gerar interrupções ou pressões devido a renovações iminentes. Além disso, a administração busca garantir uma execução contratual contínua com mínima intervenção administrativa, assegurando estabilidade e eficiência.

É fundamental notar que, de acordo com o Art. 106 da Lei nº 14.133/2021, a administração está apta a firmar contratos com prazo de até 5 anos para serviços contínuos, desde que sejam seguidas diretrizes específicas. Para tanto, registra-se que será observada a necessidade de o processo ser remetido à autoridade competente para que ela ateste a maior vantagem econômica percebida em razão da contratação plurianual. Este ateste é uma condição essencial para validar a vantajosidade econômica do contrato de maior duração, reforçando o compromisso da administração com a prudência financeira e a transparência.

Tal procedimento é coerente com os pareceres emitidos por órgãos de controle, como evidenciado no PARECER n. 00924/2024/CGSEM/SCGP/CGU/AGU, que destaca a necessidade de uma manifestação clara da vantagem econômica em contratos com prazo original de 36 meses ou mais. Portanto, sugere-se que os autos sejam encaminhados à autoridade competente para análise e anuência quanto ao ETP proposto.

Este encaminhamento busca a devida aprovação da autoridade competente, que deverá considerar os aspectos de economicidade e vantajosidade, prestando-se a validar ou ajustar a proposta de duração contratual com base nas diretrizes legais e no cenário específico apresentado. Essa etapa é fundamental para garantir a transparência e a prudência na gestão financeira e contratual da administração pública.

Ao cumprir este procedimento, a administração pode proceder de maneira segura e alinhada aos princípios legais e gerenciais, oferecendo não só robustez e transparência, mas também assegurando que cada passo dado durante a vigência contratual seja amparado por uma análise criteriosa e fundamentada nos melhores interesses institucionais.

#### **Da Declaração de conhecimento**

A participante deverá declarar que tem pleno conhecimento das condições necessárias para a prestação do serviço.

#### **Das licenças para funcionamento:**

A Contratada deverá deter o Alvará para Transporte;

O Certificado de Registro para Transporte; e

A Autorização de funcionamento e alvará sanitário.

Registro na ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres), obrigatório para transporte rodoviário de cargas;

Comprovação de capacidade técnica, com atestados de execução de serviços similares;

Certidões de regularidade fiscal e trabalhista;

Apólice de seguro (Quando aplicável) para cobertura de eventuais danos;

Licenças e autorizações municipais/estaduais pertinentes.

Em síntese, os requisitos detalhados nesta seção foram meticulosamente elaborados para assegurar que a futura Contratada possua capacidade plena e comprovada para atender às exigências operacionais e legais do MCTI. A especificação rigorosa de infraestrutura, tecnologia, qualificações, seguros e certificações visa garantir não apenas a estrita conformidade legal, mas a entrega de um serviço de transporte com a máxima qualidade, segurança e rastreabilidade, mitigando os riscos e blindando a Administração contra falhas e interrupções na prestação deste serviço essencial. Tais exigências refletem a busca pela proposta mais vantajosa para a Administração Pública, em consonância com a Lei nº 14.133/2021.

## **5. Levantamento de Mercado**

Para a prospecção da solução mais adequada às necessidades da Administração, conforme detalhado no item 2 deste documento, a Equipe de Planejamento da Contratação empreendeu pesquisa abrangente, a iniciar pela consulta ao Portal Nacional de Contratações Públicas (PNCP) (disponível em <https://pncp.gov.br>). Tal análise pautou-se nos aspectos mercadológicos da eficácia, eficiência e

economicidade. Ademais, foram examinadas contratações similares promovidas por outros órgãos e entidades, com enfoque nas soluções destinadas ao transporte de mobiliário e bagagens de servidores.

A pesquisa no PNCP e o estudo das contratações análogas evidenciaram que os principais objetos de contratação de transporte de cargas pela Administração Pública se concentram nos modais rodoviário e aéreo. Cada um destes modais possui características distintas que impactam diretamente sua adequação às necessidades específicas do Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovações (MCTI).

Insta salientar, a título de histórico e contextualização das necessidades logísticas deste Órgão, a existência pretérita do Contrato nº 08 /2024, firmado com a empresa SUPER URGENTE TRANSPORTE AÉREO E RODOVIÁRIO LTDA. Referido ajuste, que ora se encontra em tratativa de encerramento, apresentava um escopo dual, englobando o transporte de mobiliário e bagagens de servidores (conforme a Lei nº 8.112/90) e o transporte de cargas diversas do Ministério (bens, equipamentos em geral, documentos, veículos automotores e demais objetos de propriedade ou interesse do MCTI), executado nos modais rodoviário e, se necessário, fluvial. A decisão pelo término da relação contratual decorreu da percepção de que as condições pactuadas inicialmente, bem como as projeções de volume de serviços, não se mantiveram alinhadas com a dinâmica das necessidades operacionais ao longo do tempo, o que culminou na alteração da própria natureza e escopo do objeto. Face ao descompasso identificado, e em uma reavaliação estratégica, as necessidades que compunham o objeto contratual em questão foram segregadas, resultando em duas contratações distintas: uma específica para o transporte de mobiliário de servidores e outra para o transporte de cargas do Ministério, objetivando maior especialização e eficiência.

Nesse diapasão, o MCTI também já detém em seu portfólio um contrato vigente para transporte aéreo de cargas, o Contrato nº 16/2020 (processo 01250.022843/2020-30), firmado com a RM MELO TRANSPORTE RODOVIÁRIO E AÉREO DE CARGAS EIRELI. Isto demonstra a viabilidade do modal aéreo para as demandas que se coadunam com suas especificações. Não obstante, é imperativo reconhecer que ambas as soluções de transporte são viáveis, a depender da natureza intrínseca da carga.

O transporte aéreo, embora inquestionavelmente superior em celeridade para longas distâncias, possui limitações significativas. As aeronaves, sejam elas cargueiras ou de passageiros com compartimentos de carga, impõem limites rigorosos de peso bruto e dimensões físicas aos volumes a serem acomodados. Cada modelo de aeronave possui uma capacidade máxima de peso e cubagem, e as empresas transportadoras aéreas estabelecem limites ainda mais específicos por peça ou por Unidade de Carga (ULD). Cargas com peso excessivo, volumosas ou com formatos irregulares frequentemente excedem essas capacidades, tornando o transporte aéreo inviável ou demandando a fragmentação da remessa em múltiplos volumes, o que pode ensejar um aumento substancial nos custos e na complexidade logística.

Em contrapartida, o transporte rodoviário oferece maior flexibilidade para o transporte de cargas de grande peso e volume. Caminhões e carretas possuem capacidades de carga consideravelmente superiores e podem acomodar uma vasta gama de dimensões e pesos, incluindo itens que seriam impraticáveis no modal aéreo sem a necessidade de múltiplos carregamentos ou veículos especializados.

Para certas demandas do MCTI, tais como o transporte de equipamentos de grande porte, materiais de construção volumosos ou cargas perigosas com restrições específicas, a opção rodoviária se revela mais eficiente e estratégica. Conclusivamente, ainda que o transporte aéreo seja incomparável em velocidade, suas restrições de peso e volume podem impactar a viabilidade econômica, logística e operacional de algumas remessas. Pelo exposto, para as necessidades abordadas neste estudo, o modal rodoviário apresenta-se como o mais idôneo, oferecendo a capacidade e flexibilidade necessárias para atender a estes requisitos específicos.

O modal rodoviário se destaca por sua alta flexibilidade e capacidade de atender às necessidades diversificadas do MCTI. Dentre as vantagens apresentadas, destacam-se:

### **Abrangência Nacional e Modalidade Porta a Porta**

A malha rodoviária brasileira, com cerca de 76.259 km de extensão na esfera federal e vias estaduais e municipais complementares, conecta todo o território nacional. Isso permite a realização de entregas porta a porta, uma característica essencial para atender demandas em localidades remotas ou de difícil acesso.

### **Benefícios Operacionais e Econômicos**

O método de contratação baseado em metragem cúbica (m<sup>3</sup>) por quilômetro rodado, amplamente utilizado para fiscalizar e remunerar os serviços de transporte rodoviário, é o mais adequado à natureza das operações do MCTI. Além de ser um padrão reconhecido e consolidado, essa modalidade facilita a padronização, o controle e a transparência na prestação dos serviços.

### **Adequação às Demandas Específicas do MCTI**

As atividades do MCTI frequentemente envolvem o transporte de bagagens e mobiliário de propriedade de servidores públicos civis, conforme regulamentado pela legislação vigente. O transporte rodoviário oferece a flexibilidade e a capacidade operacional necessárias para atender a essas demandas heterogêneas, assegurando a economicidade e a eficiência previstas no planejamento da contratação.

Por outro lado, o modal aéreo embora superior em velocidade, apresenta limitações que inviabilizam sua utilização nas demandas descritas. As restrições de peso, de cubagem e de formato impostas por aeronaves cargueiras ou comerciais dificultam o transporte de muitos itens essenciais ao MCTI, como equipamentos volumosos ou cargas sensíveis. Além disso, o custo financeiro e a complexidade logística associadas a múltiplos carregamentos ou ao uso de aeronaves especializadas tornam o modal aéreo desvantajoso em termos de viabilidade econômica para essas demandas.

Em casos excepcionais, e quando necessário para a integração de diferentes regiões ou para atender características específicas de certas remessas, poderão ser considerados outros modais complementares, como transporte fluvial, marítimo ou multimodal.

Durante os levantamentos realizados no Painel de Preços do Governo Federal, foi identificado um rol significativo de fornecedores qualificados e aptos a prestar os serviços pretendidos. Entre as empresas identificadas estão:

A. CENTRAL TRANSPORTES LTDA - CNPJ: 03.849.500/0001-90;

PERFECT SPACE ARTIGOS PARA ESCRITORIO LTDA - CNPJ: 13.658.485/0001-57;

MULTI PRIME TRANSPORTES E SERVICOS LTDA - CNPJ: 09.454.434/0001-36;

SPARTA TRANSPORTES LTDA - CNPJ: 52.237.506/0001-12;

JSM SOLUCOES LOGISTICA E TRANSPORTE LTDA - CNPJ: 21.728.334/0001-56;

TRANSPORTADORA LEONI LTDA - CNPJ: 20.178.247/0001-00;

C&M COMERCIO E SERVICOS LTDA - CNPJ: 46.089.683/0001-04;

BL NESHER TRANSPORTES E LOGISTICA LTDA - CNPJ: 24.363.325/0001-05;

ATLANTIC MUDANCAS E SERVICOS LTDA - CNPJ: 09.144.019/0001-86;

5 ESTRELAS MULT LTDA - CNPJ: 03.557.312/0001-99;

EMPRESA DE TRANSPORTES IRMAOS SILVA LTDA - CNPJ: 34.004.978/0001-43;

MUNDIAL RESIDENCE TRANSPORTES E LOGISTICA LTDA - CNPJ: 00.502.302/0001-68.

A inclusão dos fornecedores mencionados está fundamentada no fato de que essas entidades regularmente participam de contratações públicas realizadas pela Administração Pública. Essa regularidade demonstra que tais empresas possuem um histórico estabelecido e, em muitos casos, amplamente reconhecido no mercado de serviços de transporte. Essa característica contribui diretamente para a legitimidade e a representatividade das informações coletadas na pesquisa de preços, conferindo segurança e credibilidade aos dados utilizados na elaboração deste relatório.

Contudo, apesar do diagnóstico positivo de um rol significativo de fornecedores qualificados e aptos, e da inclusão de empresas com histórico de participação em contratações públicas, as tentativas mais recentes de contratação para este objeto específico por meio dos Pregões Eletrônicos nº 90014/2025 e nº 90015/2025 resultaram em fracasso. O cenário de ausência de propostas, desclassificações por não atendimento aos requisitos técnicos ou preços incompatíveis, e a falta de interesse das participantes em negociar, conforme exaustivamente detalhado na Seção 16.3 – Justificativa para Contratação Direta, demonstra uma persistente dificuldade de alinhamento do mercado com as condições e valores propostos, mesmo com o aprimoramento das condições contratuais. Este resultado reiterado, mesmo diante da segmentação do objeto e da busca por maior especialização, evidencia a inviabilidade de uma nova contratação sem prejuízo para a Administração. Além disso, a participação reiterada dessas empresas no mercado de contratações públicas garante que conheçam profundamente os requisitos técnicos, legais e operacionais demandados pela Administração, aumentando a probabilidade de prestação de serviços satisfatória e em conformidade com as exigências contratuais.

A partir do diagnóstico apresentado, a solução que se mostrou a mais adequada às necessidades do MCTI consiste na contratação de serviços contínuos de transporte rodoviário de mobiliário e bagagens de servidores, na modalidade porta a porta, com abrangência nacional. Em casos excepcionais, poderá ser adotada a complementação por meios fluviais, marítimos ou transportes multimodais.

Esse modelo de contratação já é utilizado com sucesso pelo órgão, sendo respaldado pelas normas constantes na Instrução Normativa SEGES nº 5/2017 e alterações posteriores. A aplicação desse formato assegura que a prestação de serviços seja realizada em alinhamento com as necessidades da unidade administrativa, garantindo eficiência, economicidade e pleno atendimento das demandas institucionais.

Diante dos fatores levantados, compreende-se que o transporte rodoviário apresenta as melhores condições para atender às necessidades de transporte de bens e mobiliário do MCTI. Sua flexibilidade, abrangência territorial, adequação às características das cargas e viabilidade econômica o tornam a solução mais eficiente para a contratação. A qualificação dos fornecedores selecionados reforça a confiabilidade e a representatividade dos dados coletados, oferecendo à Administração Pública maior segurança para a tomada de decisão fundamentada e transparente.

## **6. Descrição da solução como um todo**

A presente contratação tem como objetivo atender às necessidades do Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação (MCTI) no que se refere à prestação de serviços especializados de transporte de mobiliário e bagagens de servidores. Esse contrato foi planejado em

consonância com os dispositivos da Lei nº 14.133/2021, que estabelece as normas gerais de contratação para a administração pública, garantindo plena observância aos princípios da eficiência, economicidade, legalidade, impessoalidade e transparência.

Os serviços contratados incluem a operacionalização completa e integrada do transporte, abrangendo a embalagem, desembalagem, carga e descarga de bens, com a utilização de motoristas e profissionais especializados, ferramentas, insumos operacionais e outros encargos necessários. A solução foi projetada para atender plenamente às necessidades institucionais do órgão no que tange ao cumprimento de sua obrigação de prover o transporte de mobiliário e bagagens de servidores.

O detalhamento técnico fundamenta-se em um modelo contratual objetivo, com sistema de medição e precificação baseado no valor unitário por metro cúbico (m<sup>3</sup>) associado à distância percorrida em quilômetros (km). Esse formato de contratação, amplamente utilizado em serviços de transporte similares, promove maior previsibilidade dos custos. Além disso, assegura que decisões operacionais da contratada (como a escolha do veículo ou o eventual espaço ocioso no transporte) não gerem custos adicionais à administração pública. É, portanto, responsabilidade integral da contratada dimensionar adequadamente os veículos, pessoas e recursos técnicos que atendam às especificações definidas no Termo de Referência (TR).

#### **Modelo de Precificação e Irrelevância do Espaço Ocioso**

No modelo de contratação estabelecido, fica claro que o cálculo do custo será exclusivamente fundamentado no volume efetivamente transportado (em m<sup>3</sup>) e na quilometragem percorrida. O espaço físico não utilizado nos veículos ou sua capacidade ociosa não são fatores que gerarão ônus à administração pública. Por isso, cabe exclusivamente à Contratada gerenciar sua frota e operacionalização logística de forma a atender plenamente os requisitos contratados, sempre observando a proporcionalidade entre capacidade de carga e as exigências referentes ao volume dos bens a serem transportados.

Este formato dá suporte à aplicação dos princípios de planejamento contratual e alocação eficiente de recursos, previstos na Lei nº 14.133/2021, art. 11 e art. 18, ao assegurar que a administração pagará apenas pelo efetivo serviço prestado, com base em métricas claras para controle de qualidade e quantidade.

#### **Otimização do Espaço e Compartilhamento de Cargas**

A escolha do veículo a ser utilizado para o transporte do mobiliário e bagagens dos servidores é de total e exclusiva responsabilidade da Contratada. No âmbito desta contratação, o cálculo do valor devido será baseado estritamente na metragem cúbica real do mobiliário e bagagens efetivamente transportados (m<sup>3</sup>), multiplicada pela quilometragem percorrida conforme a faixa de distância correspondente. Fica expressamente estabelecido que o Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação (MCTI) não realizará pagamento por qualquer espaço ocioso ou não utilizado no veículo de transporte, sendo a otimização da capacidade do veículo e o gerenciamento da ocupação integralmente por conta da Contratada.

Em geral, o mobiliário e bagagens dos servidores poderão ser compartilhados no mesmo veículo, inclusive com outras cargas que a empresa contratada esteja prestando a terceiros, visando otimizar o transporte de diversos itens em uma única rota e aproveitar a capacidade do veículo. Contudo, em casos específicos, o MCTI poderá, a seu critério e em função da sensibilidade ou valor declarado do mobiliário ou bagagens, solicitar a exclusividade do transporte para determinados bens. É fundamental reiterar que esta exigência de exclusividade, quando solicitada, não implicará, sob nenhuma hipótese, obrigação de ressarcimento financeiro adicional por parte do MCTI à Contratada, mesmo que resulte em metragem cúbica ociosa no veículo. O valor devido será calculado unicamente pela cubagem real do mobiliário e bagagens transportados conforme a metodologia estabelecida.

#### **Execução Abrangente e Detalhamento Operacional**

Os serviços contratados deverão ser executados com qualidade e segurança, de modo a garantir que o transporte dos bens seja ágil, eficiente e adequado à proteção do patrimônio público. Para isso, a contratada será responsável por prestar os seguintes serviços:

**Empacotamento e acondicionamento:** Todos os itens deverão ser corretamente embalados, utilizando materiais de proteção como caixas reforçadas, plástico bolha, cobertores, fitas adesivas e etiquetas de identificação (incluindo origem e destino). A contratada deverá fornecer todos os materiais de acondicionamento, que já estarão incluídos nos custos contratuais do serviço (m<sup>3</sup>/km).

**Transporte, carga e descarga:** O transporte deverá observar critérios rígidos de adequação à segurança dos bens transportados, sendo que é responsabilidade da contratada dispor de veículos, motoristas e auxiliares capacitados para cumprir essas etapas nos prazos estabelecidos.

**Desmontagem e montagem de equipamentos/mobiliários:** Caso necessário, a contratada deverá disponibilizar equipes técnicas e ferramentas para desmontar e remontar mobiliários ou equipamentos nas etapas de coleta e entrega, conforme requerido pelo MCTI.

**Prazo de coleta e entrega:** A contratada deverá atender rigorosamente ao cronograma de prazos máximos, conforme tabela anexa ao Termo de Referência. A entrega deverá ser realizada na íntegra dentro dos seguintes limites:

<b>Faixa de Distância (km)</b>	<b>Prazo Máximo de Entrega</b>
--------------------------------	--------------------------------

1 a 500 km	03 (três) dias corridos
501 a 1.000 km	05 (cinco) dias corridos
1.001 a 2.000 km	08 (oito) dias corridos
2.001 a 3.000 km	12 (doze) dias corridos
Acima de 3.000 km	20 (vinte) dias corridos

**Proposta Comercial e Comunicação:** A contratada deverá apresentar propostas de serviço no prazo máximo de 12 horas após a solicitação de cotação do MCTI. Adicionalmente, deverá adotar práticas de comunicação efetivas com a administração, disponibilizando e-mails, telefones e canais diretos de contato.

**Relatórios e feedbacks:** A contratada deverá emitir relatórios e comprovações de logística, incluindo informações detalhadas sobre a coleta, transporte e entrega, condições dos bens e grau de satisfação do cliente (MCTI).

### **Segurança e Garantias Contratuais**

Para assegurar a integridade dos bens de servidores transportados, será exigida a contratação de apólices de seguro que garantam cobertura integral de eventuais danos ou perdas. As apólices que deverão ser apresentadas e mantidas em vigor durante toda a vigência contratual incluem:

**Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga (RCTR-C):** Para cobertura de perdas ou danos materiais decorrentes de acidentes rodoviários, como colisões, tombamento, incêndio e outros sinistros.

**Seguro de Responsabilidade Civil Facultativa por Desaparecimento de Carga (RCF-DC):** Que complementa a cobertura obrigatória, protegendo contra perdas decorrentes de furtos, roubos e outros crimes.

Além disso, a contratada será responsável por quaisquer danos à integridade dos bens de servidores ou a terceiros, decorrentes de dolo ou culpa, observando os dispositivos do Código Civil Brasileiro e as normas administrativas relacionadas.

### **Observância e Incorporação dos Critérios de Sustentabilidade do PLS (Eixo 3) no ETP**

O presente Estudo Técnico Preliminar (ETP) foi elaborado em conformidade com os instrumentos de gestão da sustentabilidade vigentes no MCTI, notadamente a Portaria MCTI nº 8.778/2024, que instituiu o Comitê Gestor do PLS-MCTI, e a Portaria SEXEC/MCTI nº 9.411/2025, que instituiu o Plano Diretor de Logística Sustentável do Ministério (PLS-MCTI). A contratação alinha-se diretamente ao Eixo 3 do PLS, que trata da identificação de objetos de menor impacto ambiental, e observa as disposições da Lei nº 8.723/1993, que estabelece limites de emissão de poluentes para a frota veicular, assegurando que a solução de transporte adotada contemple critérios de eficiência energética e redução de impactos ambientais.

Conforme explicitado na *Página 27* do PLS-MCTI 2025/2027, o Eixo 3 define seu propósito central:

"No contexto das contratações públicas, a identificação de objetos de menor impacto ambiental se refere à escolha de produtos e serviços que acarretem a menor modificação adversa no ambiente ou, referente ao processo produtivo, aqueles que ao longo do ciclo de produção gerem menos impactos negativos."

A aderência a esta diretriz é um pilar fundamental da presente contratação. Conseqüentemente, este ETP especifica uma série de ações e obrigações que deverão ser integralmente cumpridas pela futura Contratada, sob pena de aplicação das sanções previstas no instrumento contratual, conforme delineado na Seção 4 – Descrição dos Requisitos Necessários ao Atendimento da Necessidade, especificamente no item "Dos Requisitos de Sustentabilidade" (conforme Página 3 do ETP).

As diretrizes obrigatórias para a Contratada incluem:

Observar integralmente os critérios de sustentabilidade previstos no Guia Nacional de Contratações Sustentáveis da Controladoria-Geral da União (CGU) e da Advocacia-Geral da União (AGU).

Cumprir os normativos específicos do setor de transporte (como as normas da ANTT, ANTAQ e CONAMA), garantindo total aderência às práticas sustentáveis e a minimização dos impactos ambientais em todas as etapas do processo.

Para tanto, o ETP detalha as seguintes práticas sustentáveis que a Contratada deverá implementar, em consonância direta com o **Eixo 3 (Identificação dos objetos de menor impacto ambiental)** e o **Eixo 1 (Racionalização e consumo consciente de bens e serviços)** do PLS-MCTI, observando o princípio de defender e preservar o Meio Ambiente para as presentes e futuras gerações, com o objetivo de reduzir o consumo de materiais e serviços que impactem negativamente o meio ambiente. As metas estabelecidas incluem:

### Gestão de Resíduos e Materiais

A Contratada deverá adotar as melhores práticas para o gerenciamento de resíduos e materiais, assegurando a conformidade com a legislação ambiental aplicável, conforme descrito na *Página 3* do ETP:

- **Recolhimento e Destinação Ambientalmente Adequada:** É obrigatório o recolhimento e a destinação ambientalmente adequada de quaisquer materiais e resíduos gerados na operação, em conformidade com a *Lei nº 12.305/2010 (Política Nacional de Resíduos Sólidos)* e as regulamentações específicas da ANTT, ANTAQ e CONAMA.
- **Restrição a Formas Inadequadas de Descarte:** É vedado o descarte inadequado, especialmente de resíduos perigosos, seguindo normas ambientais como a *Resolução CONAMA nº 358/2005*.
- **Sistema de Gestão Ambiental para Resíduos:** Requer a implementação de um sistema que priorize o reaproveitamento, a reciclagem e a destinação ambientalmente correta, alinhado à *Política Nacional de Resíduos Sólidos*.

Esses critérios convergem com o objetivo do Eixo 3 do PLS-MCTI, que visa identificar objetos que "gerem menor volume de resíduos" e minimizem impactos ambientais, contribuindo diretamente para a meta de "Incorporar, anualmente, 80% dos critérios de sustentabilidade em todos os processos de contratação, até o final de 2027" (PLS-MCTI, *Página 33*).

Eficiência Energética e Redução de Emissões - A Contratada deverá priorizar a eficiência energética e a redução de emissões em suas operações, em conformidade com os princípios do Eixo 3 (PLS-MCTI, *Página 27*):

- **Utilização de Veículos e Equipamentos Eficientes:** Exige veículos e equipamentos com comprovada eficiência energética e menor emissão de poluentes, em linha com o *PROCONVE (CONAMA)*, ANTAQ e Marinha do Brasil. Este é um critério fundamental para a identificação de objetos de "menor impacto ambiental".
- **Tecnologias e Combustíveis de Menor Impacto:** Recomenda a utilização de tecnologias e combustíveis que causem menor impacto ambiental, visando a redução efetiva de emissões poluidoras. Esta prática, além de estar em consonância com o Eixo 3, relaciona-se diretamente com o **Eixo 5: Inclusão dos negócios de impacto nas contratações públicas** do PLS-MCTI. Ao incentivar o uso de veículos e tecnologias de baixo impacto ambiental, fomenta-se o desenvolvimento nacional sustentável por meio da indução da inovação na indústria nacional, alinhando-se ao objetivo do Eixo 5 de "Fomentar o desenvolvimento nacional sustentável por meio da adoção de critérios de sustentabilidade nas compras e contratações, sem frustrar a competitividade ou a necessidade de atendimento da demanda administrativa" (PLS-MCTI, *Página 37*).
- **Manutenção Preventiva para Controle de Poluentes:** Impõe a manutenção da frota para minimizar a emissão de poluentes atmosféricos e sonoros, em conformidade com o *PRONAR (CONAMA Resolução nº 05/1989)*.

### Cadeia de Suprimentos e Gestão de Recursos

A Contratada deverá estender as práticas sustentáveis para sua cadeia de suprimentos e gestão de recursos, como detalhado na *Página 3* do ETP:

- **Observância de Normas Ambientais para Materiais e Produtos:** Garante que materiais e produtos utilizados atendam às normas ambientais, incluindo restrições a substâncias perigosas (RoHS).
- **Conservação de Recursos Naturais:** Orienta a otimização do uso de água e energia nas instalações operacionais, seguindo as melhores práticas ambientais e as recomendações de órgãos como a ANA.
- **Política de Boas Práticas Ambientais na Gestão de Suprimentos:** Exige uma política que inclua o descarte adequado de materiais de manutenção e limpeza, em conformidade com a *Lei nº 12.305/2010*.

Os critérios aqui mencionados, em conjunto com os relacionados à gestão de resíduos e eficiência energética, contribuem diretamente para o alcance do objetivo de identificar objetos que "gerem menor volume de resíduos" e minimizem impactos ambientais. Além disso, colaboram com o cumprimento da meta do Eixo 3 de incorporar, anualmente, critérios de sustentabilidade em 80% dos processos de contratação até o final de 2027.

### Impactos Ambientais e Medidas Mitigadoras Adicionais

A *Seção 14 – Descrição de possíveis impactos ambientais e respectivas medidas mitigadoras* do ETP (*Página 12*) discute os impactos potenciais da contratação, como a contaminação do solo por materiais em deterioração, o descarte inadequado de pneus e embalagens,

e a emissão de gases poluentes por veículos. Em resposta a esses desafios, a seção reitera o compromisso com a *Instrução Normativa nº 01/SLTI/MPOG de 19 de janeiro de 2010*, estabelecendo que a Contratada deverá adotar práticas como:

- Respeitar as *Normas Brasileiras (NBR)* publicadas pela *ABNT* sobre resíduos sólidos.
- Fornecer a seus empregados os Equipamentos de Proteção Individual (EPIs) necessários.
- Utilizar produtos biodegradáveis e atóxicos, conforme as normas *ABNT NBR-15448-1 e 15448-2*.
- Acondicionar os bens, preferencialmente, em embalagens individuais adequadas, com o menor volume possível e que utilizem materiais recicláveis.
- Garantir que os bens transportados não contenham substâncias perigosas em concentração acima da recomendada na diretiva RoHS.
- Adotar medidas para evitar o desperdício de água tratada.

Todos os critérios de sustentabilidade previstos deverão ser integralmente observados e reportados pela futura Contratada, cabendo à equipe responsável pelo acompanhamento e fiscalização do contrato zelar pelo cumprimento de todas as obrigações estabelecidas, em conformidade com o art. 117 da *Lei nº 14.133/2021*.

A análise conjunta do PLS-MCTI 2025/2027 e do presente Estudo Técnico Preliminar demonstra a plena incorporação dos critérios do Eixo 3, assegurando que a solução contratada promova efetivamente a identificação de objetos e práticas de menor impacto ambiental. Assim, a atuação da Contratada será direcionada para o cumprimento integral das metas sustentáveis do MCTI, contribuindo para o desenvolvimento nacional sustentável e para a eficiência do gasto público, conforme o **Eixo 7: Racionalização e eficiência do gasto público** do PLS-MCTI (Página 39).

### **Preposto**

A Contratada deverá designar preposto que exercerá a supervisão permanente dos serviços, de modo a obter uma operação correta e eficaz, o qual, além de ser contato com a Contratante, responderá pela execução de todos os serviços prestados, sendo capaz, ainda, de tomar decisões compatíveis com os compromissos assumidos.

Disponibilizar os serviços no prazo máximo de 24 (vinte e quatro) horas após a assinatura do Contrato pelas partes.

Diante do exposto, a equipe planejamento entende que, esta é a melhor opção quanto à vantagem financeira e operacional para as necessidades da Administração Pública.

### **Informações relevantes para o dimensionamento da proposta:**

A demanda do órgão tem como base as seguintes características:

A dispensa de licitação será realizada em grupo único (subdivido nos itens que representam cada faixa de distância (KM), haja vista se tratar da forma mais satisfatória e viável em relação a eficiência técnica. O preço do transporte deverá ser cotado por metro cúbico (m³), devendo ser consideradas as seguintes faixas de distâncias:

De 01 até 500 km

De 501 até 1.000 km

De 1.001 até 2.000 km

De 2.001 até 3.000 km

Acima de 3.000 km

**A participante deverá contemplar em seu preço todos os custos decorrentes da execução contratual, tais como despesas com impostos, taxas, fretes, combustíveis e quaisquer outros que incidam na contratação do objeto.** O itinerário para os serviços de transporte de bens e materiais deverá abranger todo o território nacional.

Para o transporte de mobiliário e bagagens dos servidores, o cálculo do volume será determinado pela fórmula:  $\text{Altura} \times \text{Largura} \times \text{Comprimento} = \text{Volume em Metros Cúbicos (m}^3\text{)}$ .

No transporte de veículos serão consideradas as medidas informadas pelas montadoras de cada marca e modelo. **Os veículos serão transportados preferencialmente em caminhões tipo cegonha e deverão ser entregues nos locais especificados nas Ordens de Serviço.**

Para a obtenção do valor de cada item para a contratação, foi aplicada a seguinte fórmula de estimativa de preço:

#### **Memória de cálculo para o Certame:**

VALOR DO ITEM (R\$) = ((Limite da Faixa de Quilometragem \* Quantidade Estimada de M<sup>3</sup> para 36 meses \* Valor Unitário do KM/M<sup>3</sup>) + 1% do Valor Declarado dos Bens)

#### **Memória de cálculo para Cotação durante a Execução Contratual:**

VALOR DA COTAÇÃO (R\$) = ((Limite da Faixa de Quilometragem \* Metragem Cúbica Real da Carga \* Valor Unitário do KM/M<sup>3</sup>) + 1% do Valor Declarado dos Bens)

**O valor a ser pago, por cada faixa de distância, terá por base aquele a que se vinculou a Contratada por força da sua proposta apresentada no certame licitatório, o qual englobará todos os custos que incidam ou venham a incidir direta ou indiretamente sobre o objeto, inclusive despesas referentes a impostos, todos os seguros, taxas, pedágios, utilização de balsas, fretes etc.** O cálculo do valor devido por mudança será precedido de verificação, pelo Fiscal, da distância entre as cidades de origem, destino e enquadramento na respectiva faixa de distâncias, para constatação do valor unitário do metro cúbico transportado a ser utilizado no cálculo.

**Prazo para Emissão de Orçamento:** Depois de realizada a mensuração, a Contratada terá o prazo de 12 (doze) horas para encaminhar a proposta de transporte para a gestão do MCTI. A proposta do orçamento estará sujeita à avaliação da Comissão de Acompanhamento e Fiscalização e, caso se identifique incorreção, a Fiscalização deverá exigir a devida retificação, que deverá ser realizada dentro do prazo de 12 (doze) horas a contar da notificação.

**Prazo para Coleta:** O prazo máximo para a realização da coleta do bem é de 48 (quarenta e oito) horas, contados a partir da autorização formal do orçamento pelo Fiscal do Contrato.

**Definição de Rota:** A rota a ser utilizada no transporte contratado será, como regra geral, aquela que apresentar a menor distância entre a origem e o destino, considerando-se exclusivamente as vias e rodovias pavimentadas. Em situações excepcionais, a Contratante poderá autorizar a utilização de uma rota alternativa, mediante apresentação de justificativa formal e por escrito por parte da Contratada.

**Registro da Cubagem nas Documentações de Transporte:** A metragem cúbica real constatada no momento da conferência, seja no embarque ou desembarque, deve constar obrigatoriamente nos documentos que acompanham a carga, tanto na ida quanto no retorno ao destino. Essa informação deve ser registrada junto aos demais dados relevantes do transporte e validada com a assinatura do colaborador do MCTI responsável pela carga e da Contratada responsável pela medição. Os trechos a serem percorridos somente serão computados após a coleta, pesagem ou medição dos bens a serem transportados, independentemente do local a ser informado pelo MCTI.

A Contratada será integralmente responsável por todas as despesas inerentes à prestação dos serviços de transporte. Isso inclui, mas não se limita a, os custos de transporte rodoviário, fluvial, marítimo ou multimodal, manuseio, coleta, entrega, embalagem, desembalagem, despacho, carga, descarga e arrumação geral das cargas e encomendas. Ademais, a logística completa da operação é de responsabilidade da Contratada.

Os serviços de desmontagem, retirada dos bens, transporte e montagem deverão ser executados por profissionais qualificados da empresa transportadora, inclusive quanto aos serviços de embalagem. Todos os materiais a serem transportados deverão ser adequadamente embalados na origem e desembalados no destino, na presença de servidor designado pelo Setor interessado. A retirada e transporte dos bens, porta a porta, da origem para o endereço fornecido na requisição de transporte, compreendem a desmontagem, se for o caso, embalagem e retirada do local de origem, descarga dos bens transportados e respectiva montagem no seu destino, bem como todas as operações pertinentes.

Eventualmente poderão ocorrer a solicitação de transporte especial, ocasião em que a Contratada deverá utilizar equipamentos apropriados. Para efeito do contrato, entende-se como transporte especial o transporte de objetos que não possam ser desmontados sem que percam suas características essenciais ou que possuam valor inestimável.

Os bens transportados deverão ser entregues no local de destino, em perfeito estado, e recebidos por servidor designado ou pelo responsável do Setor destinatário. A aceitação dos serviços no destino será feita pelo servidor designado ou pelo responsável do Setor interessado, mediante atesto no Conhecimento de Embarque no destino e a Nota Fiscal/Fatura correspondente será atestada mediante a apresentação desse documento.

A Contratada deverá entregar, juntamente com a Nota Fiscal/Fatura de Serviços, cópia do comprovante de entrega e de recebimento da encomenda transportada, com clara identificação do servidor responsável pelo recebimento.

Além disso, a Contratada é responsável pela contratação e custeio do seguro das cargas, garantindo a cobertura total dos bens a serem transportados. A Administração Pública arcará com 1% do valor declarado dos bens a título de custo específico relacionado ao valor

segurado, conforme estabelecido nos termos desta contratação, sendo todo o restante do ônus securitário de responsabilidade exclusiva da Contratada.

## **7. Estimativa das Quantidades a serem Contratadas**

O dimensionamento da demanda para a contratação de serviços de transporte de mobiliário e bagagens de servidores por meio rodoviário e fluvial, foi elaborado com base em uma análise crítica e técnico-estratégica das variáveis envolvidas. Reconhece-se que os dados históricos disponíveis não são suficientes para fornecer uma base confiável, devido à baixa execução dos contratos anteriores e a eventos adversos e atípicos que impactaram diretamente a execução contratual. Assim, a estimativa foi fundamentada em cenários prospectivos relevantes, com respaldo técnico e jurídico, visando ao planejamento eficiente e à continuidade das funções administrativas do Ministério.

### **Fundamentação Estratégica**

#### **Limitação dos Dados Históricos como Parâmetro Exclusivo**

Ao analisar contratos passados, observou-se que os dados relativos à execução contratual foram notoriamente inferiores às necessidades ordinárias do Ministério. Essa subutilização resultou da conjunção de fatores excepcionais, incluindo a pandemia de Covid-19, que forçou a interrupção parcial ou total de atividades presenciais e, com isso, reduziu a necessidade de transporte de bens patrimoniais.

Ainda, os dados históricos não refletem a demanda real potencial, dado que, nas ocasiões analisadas, variáveis conjunturais suplantaram a regularidade da execução das funções finalísticas do Ministério. Esse cenário demonstra que, para o presente planejamento, a referência exclusiva a dados históricos comprometeria a eficiência e a eficácia da contratação, configurando-se como uma justificativa insuficiente para a projeção de demandas futuras.

#### **Proximidade de Eleições e Impactos Administrativos**

A proximidade de anos eleitorais e as subsequentes transições de governo historicamente resultam em uma significativa e previsível reorganização da estrutura administrativa federal. Tal cenário intensifica a movimentação de servidores públicos para ocupação ou desocupação de cargos em comissão e funções gratificadas em diferentes órgãos e localidades do território nacional. Essa dinâmica eleva substancialmente a demanda por serviços de transporte de mobiliário e bagagens de servidores, exigindo uma estrutura contratual robusta e flexível para acomodar essas variações em escalas amplificadas.

A Lei nº 8.112/1990 reconhece explicitamente o direito de servidores à assistência material em situações de remoção pela Administração Pública, especialmente quando designados para cargos em outras unidades da federação. Por sua vez, a Administração tem o dever de viabilizar as condições necessárias para esse tipo de deslocamento, o que inclui a alocação de recursos para transporte de mobiliário e bagagens conforme regulamentação interna. Portanto, a margem de segurança de 30% na estimativa de quantitativos visa precisamente mitigar o risco de descontinuidade desses serviços essenciais em períodos de alta flutuação de demanda, como os anos de transição política.

Esta abordagem estratégica de dimensionamento, incluindo a margem de segurança, está em plena conformidade com os princípios de planejamento e gestão de riscos estabelecidos pela Lei nº 14.133/2021. O Art. 6º, inciso XVI, define planejamento como a "identificação dos objetivos e das necessidades da contratação, a análise da capacidade do mercado fornecedor, a estimativa do valor, a definição do objeto e dos requisitos da contratação, a escolha da modalidade de dispensa de licitação e do critério de julgamento, a elaboração do edital e dos seus anexos, a especificação das condições de execução do contrato e a identificação dos riscos", enquanto o Art. 18, §1º, enfatiza que "a fase preparatória do processo licitatório é caracterizada pelo planejamento, compatível com a complexidade do objeto e que preceda a publicação do edital". Portanto, a previsão de tal margem não é uma superestimativa, mas uma \*\*medida prudencial de conformidade legal e gestão proativa.\*\*

A aplicação desta margem de segurança de 30% não representa uma superestimativa, mas sim uma medida de gestão de risco proativa e estratégica, embasada nos princípios de planejamento e continuidade dos serviços públicos essenciais, conforme preconizado nos arts. 6º, XVI, 18, §1º e 40 da Lei nº 14.133/2021. Este dimensionamento reflete a imperativa necessidade de dotar a Administração de flexibilidade para responder a cenários previsíveis de alta demanda, como os ciclos políticos e as reorganizações estruturais, sem comprometer a eficiência ou a legalidade das contratações futuras.

#### **Reformas e Reorganização Estrutural do Ministério**

Além dos impactos eleitorais, outros fatores estruturais, como os ciclos de reforma e reorganização ministerial vivenciados – a exemplo do recente redesenho promovido no início deste governo –, também reforçam a necessidade de estimativas robustas e de uma margem de segurança adequada. Tais reformas geram novas adaptações funcionais e, conseqüentemente, a realocação de servidores entre diferentes regiões no território nacional. Essas reorganizações frequentemente implicam demandas logísticas adicionais, diretamente

ligadas ao transporte de mobiliário e bagagens dos servidores afetados, essenciais para a continuidade de suas atividades. Assim, o dimensionamento do contrato reflete o compromisso com a adaptação a possíveis mudanças estruturais, garantindo o suporte necessário aos servidores públicos neste contexto de transformação administrativa.

### Planejamento Estratégico e Backup Operacional

O dimensionamento contratual fundamentado em uma margem de segurança de 30% alinha-se ao princípio do planejamento da Administração Pública, previsto nos arts. 6º, XVI e 18, §1º, da Lei nº 14.133/2021. Esses dispositivos destacam o planejamento como etapa essencial para a gestão eficiente dos recursos públicos e instituem, como boa prática administrativa, a previsão e mitigação de riscos em cenários futuros.

Mais especificamente, o art. 40 da Nova Lei de Licitações estabelece que o planejamento contratual deve assegurar a "perenidade e continuidade dos serviços públicos essenciais", reduzindo a probabilidade de falhas na execução contratual. Nesse sentido, a estimativa apresentada serve como garantia estratégica para atender tanto demandas ordinárias quanto extraordinárias, promovendo eficiência e eficácia nas contratações e evitando improvisações ou aditivos de urgência que comprometam a economicidade e a transparência.

Adicionalmente, o art. 37, caput, da Constituição Federal, que dispõe sobre o princípio da eficiência, reforça a obrigação de uma gestão pública orientada por resultados, em que o planejamento é o pilar central para a continuidade das atividades finalísticas do órgão contratante.

### Aplicação de Margem de Segurança

A aplicação de uma margem de segurança de 30% justifica-se pela imperativa necessidade de atender não apenas às demandas regulares de transporte de mobiliário e bagagens de servidores, mas também às oscilações inesperadas na movimentação de pessoal, conforme amplamente observado nos últimos anos e detalhado nas subseções acima.

O percentual estimado é consistente com o contexto administrativo do MCTI e impõe uma abordagem prudente às contratações, garantindo que os serviços ofertados estejam dimensionados para cenários ordinários e extraordinários de remoção ou desligamento de servidores.

Ademais, fatores externos como alterações no contexto macroeconômico (variações no custo logístico, como combustíveis e insumos de transporte) ou mudanças normativas que impactem o setor privado, também foram considerados para evitar que contratações subdimensionadas se traduzam em falhas administrativas, ônus financeiro ou prejuízo à continuidade do suporte essencial aos servidores.

### Quantitativos Estimados

Dadas as justificativas apresentadas, a tabela abaixo apresenta os quantitativos finais previstos para o contrato, com os cálculos revisados:

A tabela abaixo demonstra uma quantidade anual prevista sem os 30% de margem, os valores são de acordo com pesquisas realizadas juntamente ao Serviço de Transportes para justificar de onde vem os valores das tabelas apresentadas no restante deste Estudo Técnico Preliminar assim como no Termo de Referência.

	DESCRIÇÃO FAIXA DE DISTÂNCIA EM KM	QUANTIDADE ANUAL (M³)	MARGEM DE SEGURANÇA	TOTAL ANUAL ESTIMADO (M³)	TOTAL ESTIMADO PARA 36 MESES (M³)
GRUPO ÚNICO	De 01 até 500	10,50	30%	13,65	40,95
	De 501 até 1.000	47,25	30%	61,42	184,26
	De 1.001 até 2.000	37,50	30%	48,75	146,25
	De 2.001 até 3.000	12,00	30%	15,60	46,80
	Acima de 3.001	12,00	30%	15,60	46,80

E de acordo com os estudos preliminares, para atender a demanda do MCTI, será utilizada a planilha abaixo como base para os quantitativos a serem contratados:

	CATSER	ITEM	DESCRIÇÃO FAIXA DE DISTÂNCIA EM KM	QUANTITATIVO PARA 36 MESES (M³)
GRUPO ÚNICO	22730	1	De 01 até 500	40,95
		2	De 501 até 1.000	184,26
		3	De 1.001 até 2.000	146,25
		4	De 2.001 até 3.000	46,80
		5	Acima de 3.001	46,80

Além dos quantitativos de transporte por faixas de distância, a estimativa da contratação engloba também o valor fixo referente ao Seguro dos Objetos Transportados, que foi orçado em R\$ 15.000,00 para o período de 36 meses.

A projeção realizada conjuga elementos estratégicos e jurídico-administrativos que atendem aos princípios constitucionais e legais de planejamento, eficiência e continuidade do serviço público. Embora os dados históricos tenham limitado a previsão com base na execução passada, os cenários prospectivos — respaldados pela reforma gerencial em curso, pelo período eleitoral próximo e pela margem técnica de segurança aplicada — permitem uma estimativa robusta, fundamental para atender às necessidades dinâmicas do MCTI.

Por fim, a fundamentação apresentada não apenas previne riscos como assegura a flexibilidade necessária à Administração para adaptar-se a demandas inusitadas, consolidando o compromisso com a boa gestão e com a transparência na alocação dos recursos públicos.

## 8. Estimativa do Valor da Contratação

**Valor (R\$):** 252.504,90

A estimativa do valor da presente contratação foi originalmente elaborada para instruir os procedimentos licitatórios anteriores (Pregões Eletrônicos nº 90014/2025 e nº 90015/2025) que, lamentavelmente, resultaram fracassados. Para a determinação desses valores, foram observadas as diretrizes estabelecidas pela Instrução Normativa SEGES/ME Nº 65, de 7 de Julho de 2021. A metodologia aplicada incluiu a coleta de preços em contratações similares de outros entes públicos e a obtenção de propostas formais de fornecedores, conforme os registros detalhados na pesquisa de preços original que integra este processo.

Após o insucesso dos certames, e em estrita atenção ao que preconiza o Art. 75, inciso III, alínea "a", da Lei nº 14.133, de 2021 — que exige a manutenção de **todas as condições definidas em edital de licitação anterior** para a contratação direta —, a Equipe de Planejamento da Contratação procedeu à **revalidação e análise crítica** da pesquisa de preços original. O objetivo desta revalidação não foi a elaboração de uma "nova pesquisa de preços" com o intuito de alterar as condições de mercado ou os patamares de preço previamente estabelecidos nos editais dos pregões fracassados. Pelo contrário, a intenção foi assegurar e confirmar que os valores unitários e totais estimados que balizaram os referidos pregões permaneciam válidos e compatíveis com o mercado para o objeto e as condições contratuais já definidas, confirmando que o fracasso dos certames não decorreu de exigências excessivas ou de valores estimados inadequados, mas da ausência de interesse ou inabilitação dos participantes.

Dessa forma, os valores estimados que fundamentam esta contratação direta são os mesmos que compuseram a base do último pregão eletrônico realizado, garantindo a coesão e a conformidade necessárias com as condições já estabelecidas em edital.

Com base nesta pesquisa de preços revalidada, o Valor Total Estimado para a Contratação, com vigência de 36 meses, é de: R\$ 261.250,65 (duzentos e sessenta e um mil duzentos e cinquenta reais e sessenta e cinco centavos).

Este valor abrange todos os custos relacionados aos serviços de transporte (frete e mão de obra) por faixa de quilometragem e o custo do seguro dos objetos transportados, conforme o detalhamento a seguir:

ITEM	QUANTIDADE	DISTÂNCIA CONSIDERADA (KM)	QUANTIDADE ESTIMADA PARA 36 MESES (M³)	PESQUISA DE PREÇOS										MÉDIA	MEDIANA	DESVIO PADRÃO	COEFICIENTE DE VARIACÃO	MÉDIA, MEDIANA OU MENOR PREÇO	VALOR UNITÁRIO (R\$) DO M³/KM	VALOR UNITÁRIO (R\$) ARREDONDAMENTO COM DUAS CASAS DECIMAIS	VALOR TOTAL PARA 36 MESES (R\$)		
				ENAP 23/2024	NAV 48/2023	MGI 13/2024	PF 05/2025	ANVISA 57/2022	MPT 06/2024	Vigência 09/2026	Vigência 06/2026	Vigência 10/2026	Vigência 05/2026									Vigência 01/2028	Vigência 03/2027
				VALOR UNITÁRIO (R\$) DO M³/KM	VALOR UNITÁRIO (R\$) DO M³/KM	VALOR UNITÁRIO (R\$) DO M³/KM	VALOR UNITÁRIO (R\$) DO M³/KM	VALOR UNITÁRIO (R\$) DO M³/KM	VALOR UNITÁRIO (R\$) DO M³/KM	VALOR UNITÁRIO (R\$) DO M³/KM	VALOR UNITÁRIO (R\$) DO M³/KM	VALOR UNITÁRIO (R\$) DO M³/KM	VALOR UNITÁRIO (R\$) DO M³/KM									VALOR UNITÁRIO (R\$) DO M³/KM	
1	De 01 a 500 km	500	40,95	R\$ 0,50	R\$ 0,42	R\$ 1,26	R\$ 0,54	R\$ 0,73	R\$ 0,51	R\$ 0,570875	R\$ 0,52675	R\$ 0,09	16,29%	Média	R\$ 0,570875	R\$ 0,58	R\$ 11.875,50						
2	De 501 até 1.000 km	1.000	184,26	R\$ 0,50	R\$ 0,28	R\$ 0,56	R\$ 0,29	R\$ 0,29	R\$ 0,299000	R\$ 0,290000	R\$ 0,09	27,20%	Mediana	R\$ 0,340000	R\$ 0,34	R\$ 62.648,40							
3	De 1001 até 2.000 km	2.000	146,25	R\$ 0,50	R\$ 0,33	R\$ 0,37	R\$ 0,29	R\$ 0,29	R\$ 0,362500	R\$ 0,330000	R\$ 0,09	23,68%	Média	R\$ 0,362500	R\$ 0,37	R\$ 108.225,00							
4	De 2.001 até 3.000 km	3.000	46,80	R\$ 0,1749	R\$ 0,17	R\$ 0,18	R\$ 0,20	R\$ 0,21	R\$ 0,22	R\$ 0,209400	R\$ 0,210000	R\$ 0,01	3,55%	Média	R\$ 0,209400	R\$ 0,21	R\$ 29.484,00						
5	Acima de 3000 km	3.000	46,80	R\$ 0,1749	R\$ 0,17	R\$ 0,18	R\$ 0,18	R\$ 0,15	R\$ 0,176225	R\$ 0,17745	R\$ 0,004	2,36%	Média	R\$ 0,176225	R\$ 0,18	R\$ 25.272,00							
6	Seguro dos Objetos Transportados*															R\$ 1.500.000,00	1,00%		R\$ 15.000,00				
VALOR TOTAL PARA 36 MESES																	R\$ 252.504,90						

(\*) O item 6, referente ao Seguro dos Objetos Transportados, não será objeto de disputa de lances, pois seu valor é fixo em R\$ 15.000,00.

Não há a necessidade de classificação de sigilo do valor estimado da contratação.

## 9. Justificativa para o Parcelamento ou não da Solução

A Lei nº 14.133, de 2021, incentiva o parcelamento e a padronização nas contratações de serviços, quando técnica e economicamente viáveis. Isso visa ampliar a participação de diversas empresas, incluindo as de pequeno porte ou especializadas. O Art. 47, § 1º, inciso II, da Lei destaca a importância de considerar a responsabilidade técnica, os custos administrativos de múltiplos contratos em relação às vantagens da divisão do objeto, e o objetivo de ampliar a competição e evitar a concentração de mercado.

No entanto, a aplicação do parcelamento não é absoluta e deve ser cuidadosamente balanceada com outros princípios essenciais da Lei de Licitações e Contratos Administrativos, como a eficiência e a economicidade.

Conforme Marçal Justen Filho, em sua obra "Comentários à Lei de Licitações e Contratos Administrativos", o principal objetivo do parcelamento é maximizar as vantagens econômicas para a Administração, e não apenas aumentar o número de participantes. Ele

ressalta que "a possibilidade de participação de maior número de interessados não é objetivo imediato e primordial, mas via instrumento de se obter melhores ofertas (em virtude do aumento da competitividade)". Portanto, um fracionamento que eleve os custos não pode ser justificado apenas pelo benefício a um maior número de empresas.

Contratos de maior vulto, via de regra, permitem a obtenção de preços e condições mais vantajosas devido ao maior poder de negociação da Administração e à potencial redução de custos para o fornecedor. A fragmentação da contratação em múltiplos contratos de menor valor, por outro lado, pode desinteressar potenciais fornecedores, elevar os custos unitários dos serviços e, conseqüentemente, gerar prejuízo à Administração Pública.

Adicionalmente, a decisão de parcelar deve considerar a eficiência na gestão dos contratos. Gerenciar múltiplos contratos com diferentes fornecedores pode resultar em um aumento significativo da carga de trabalho administrativo de acompanhamento, fiscalização e controle, elevando os custos operacionais para a Administração.

Diante do exposto, a contratação em um único grupo de itens para o transporte de bens patrimoniais se mostra a opção mais vantajosa para o MCTI. O parcelamento resultaria na perda de economia de escala, diminuiria o interesse de um número expressivo de fornecedores devido ao baixo valor de cada parcela, e acarretaria um ônus administrativo considerável com o gerenciamento de múltiplos contratos.

Portanto, a decisão de não parcelar os itens presentes neste Estudo Técnico Preliminar é justificada por ser a opção mais vantajosa para a Administração e pela viabilidade operacional dos serviços. Parcelar o objeto, diferenciando-o apenas por faixas de quilometragem para a execução dos serviços, resultaria em múltiplas contratações que apenas aumentariam as despesas de gestão e fiscalização, sem trazer ganhos proporcionais em termos de serviço ou competição.

Assim, a opção por uma contratação centralizada está em plena consonância com os princípios da economicidade e da eficiência, que norteiam a Lei nº 14.133/2021. Essa abordagem permite a otimização da gestão e da fiscalização, evitando a dispersão de recursos e esforços que adviria do fracionamento.

Portanto, a manutenção de um único grupo de itens para esta contratação, mesmo com a subdivisão por faixas de quilometragem, é a solução que melhor se alinha aos princípios da economicidade e eficiência da Lei nº 14.133/2021. Um parcelamento artificial ou excessivo resultaria em perda de economia de escala, desestimularia a participação de fornecedores qualificados e acarretaria um ônus administrativo desproporcional na gestão e fiscalização de múltiplos contratos, replicando os desafios de instabilidade contratual que esta contratação visa precisamente superar."

## **10. Contratações Correlatas e/ou Interdependentes**

O MCTI gerencia um conjunto de contratos de transporte com escopos distintos e complementares, garantindo a cobertura de diversas necessidades logísticas. Atualmente, além da contratação para transporte de mobiliário e de bagagem de servidores, o Ministério tem outras contratações independentes:

**Contratação em andamento: Serviços de transporte aéreo de cargas.** Esta contratação (processo 01245.018065/2024-87) visa atender às demandas que exigem maior rapidez, abrangência nacional, segurança, rastreabilidade e eficiência. É crucial para o envio de materiais urgentes, sensíveis, documentos e equipamentos de valor, ou para entregas em localidades de difícil acesso por outros modais.

**Contratação em andamento: Transporte de carga fracionada.** Um novo processo (01245.005899/2025-11) está em curso para a contratação de serviços especializados de transporte de cargas fracionadas, na modalidade porta a porta, utilizando a via rodoviária e, quando aplicável, as vias fluvial, marítima ou multimodal. O serviço abrange cargas em geral de interesse do Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação (MCTI), com destino a qualquer localidade do território nacional. A contratação em separado de cada modalidade de transporte visa otimizar a gestão e atender de forma mais específica às demandas de transporte do MCTI.

**Contrato em tratativa de encerramento: O Contrato nº 08/2024 com a SUPER URGENTE TRANSPORTE AÉREO E RODOVIÁRIO LTDA.** Este contrato abrangia o transporte rodoviário e, se necessário, fluvial, de bens patrimoniais como mobiliário, equipamentos em geral, documentos, veículos automotores e demais objetos de propriedade ou interesse do MCTI, além de mobiliário e bagagens de servidores (conforme a Lei nº 8.112/90). A decisão pelo encerramento se deu pela percepção de que as condições pactuadas inicialmente e as projeções de volume de serviços não se mantiveram alinhadas com a dinâmica das necessidades operacionais ao longo do tempo, resultando na alteração do próprio objeto.

A distinção e a gestão independente das modalidades contratuais aqui apresentadas refletem um planejamento logístico coeso e especializado, desenhado para otimizar a resposta às diferentes naturezas de demandas do MCTI.\*\* A gestão desses contratos observa rigorosamente os princípios da Administração Pública, como eficiência, eficácia, efetividade, economicidade, legalidade, conveniência e oportunidade. A integração harmônica e estratégica dessas modalidades de transporte assegura o atendimento pleno, especializado e tempestivo de todas as demandas logísticas do Ministério, otimizando os recursos e garantindo a qualidade do serviço prestado.

A gestão desses contratos observa rigorosamente os princípios da Administração Pública, como eficiência, eficácia, efetividade, economicidade, legalidade, conveniência e oportunidade. A integração harmônica e estratégica dessas modalidades de transporte assegura o atendimento pleno, especializado e tempestivo de todas as demandas logísticas do Ministério, otimizando os recursos e garantindo a qualidade do serviço prestado.

## 11. Alinhamento entre a Contratação e o Planejamento

A demanda consta no Planejamento das Contratações DISEG Item nº 240101-64/2026 - Prestação de serviços de transporte porta a porta de mobiliário de servidores, com origem e destino em qualquer localidade do território nacional, utilizando modais rodoviário, hidroviário e marítimo.

## 12. Benefícios a serem alcançados com a contratação

A contratação dos serviços especializados de transporte de mobiliário e bagagens dos servidores, conforme delineado neste Estudo Técnico Preliminar (ETP), visa transcender a mera aquisição de um serviço, configurando-se como um investimento estratégico para o Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação (MCTI). Os resultados almejados estão intrinsecamente relacionados à otimização de recursos e à elevação dos padrões de gestão, em total consonância com os princípios da **Lei nº 14.133/2021**, que preconiza a busca pela proposta mais vantajosa e o fomento à eficiência na Administração Pública.

Os principais resultados esperados e seus impactos na economicidade e no aproveitamento dos recursos são detalhados a seguir:

### Eficiência Operacional e Qualidade na Prestação do Serviço

Almeja-se alcançar uma notável melhoria na eficiência, rapidez e precisão do transporte, aspectos cruciais para a continuidade das atividades do MCTI. A contratação de uma empresa especializada garante o emprego de metodologias e equipamentos adequados, resultando em:

**Otimização de Processos Logísticos:** A expertise da Contratada em gestão de cargas e rotas assegura que os bens cheguem ao seu destino no tempo e nas condições esperadas, minimizando interrupções e atrasos que poderiam comprometer projetos e operações do Ministério.

**Redução de Riscos Operacionais:** Ao transferir a responsabilidade pela operação logística a um especialista, o MCTI mitiga riscos inerentes ao transporte, como avarias, extravios e acidentes, que poderiam gerar custos indiretos significativos, tanto financeiros quanto em termos de tempo e recursos humanos dedicados à resolução de problemas.

**Padronização e Qualidade:** A exigência de padrões de acondicionamento, manuseio e segurança, conforme detalhado na *Seção 6* do ETP, eleva a qualidade do serviço, protegendo o patrimônio do órgão e garantindo a integridade dos itens transportados.

### Otimização do Aproveitamento dos Recursos Humanos

A terceirização dos serviços de transporte libera o corpo técnico e administrativo do MCTI para focar em suas competências essenciais e na missão institucional do órgão, evitando o desvio de função e a alocação de pessoal em atividades acessórias:

**Foco na Atividade-Fim:** Servidores não precisarão ser realocados para tarefas de planejamento e execução logística de transportes, podendo concentrar seus esforços em pesquisa, desenvolvimento e gestão de políticas de ciência, tecnologia e inovação, conforme as atribuições do Ministério.

**Redução da Carga Administrativa:** A gestão de uma frota própria ou a organização de múltiplos transportes avulsos demandaria um esforço administrativo considerável em termos de manutenção de veículos, gestão de motoristas, controle de combustíveis e peças, entre outros. A contratação elimina essa carga, otimizando o uso do capital humano da instituição.

**Garantia de Direitos e Suporte a Servidores:** A capacidade de atender prontamente aos pressupostos do Decreto nº 4.004, de 08 de novembro de 2001 (alterado pelo Decreto nº 4.063, de 26 de dezembro de 2001), que regula o transporte de mobiliário e bagagens de servidores públicos, assegura o cumprimento de uma obrigação legal e um direito dos funcionários (Lei nº 8.112/1990, art. 53), contribuindo para a satisfação e bem-estar do quadro de pessoal e evitando demandas administrativas decorrentes da inobservância desses preceitos.

### Uso Eficiente dos Recursos Materiais e Financeiros

A ausência de uma frota própria adequada para este tipo de transporte especializado, conforme destacado no ETP (*Seção 2, Página 2*), impõe a necessidade de buscar soluções no mercado. A contratação é a alternativa que promove o melhor aproveitamento desses recursos:

**Eliminação de Custos de Capital e Manutenção:** Evita a necessidade de investimentos significativos na aquisição de uma frota de veículos especializados, bem como os custos recorrentes de depreciação, seguro, manutenção preventiva e corretiva, licenciamento e gestão de insumos (combustível, pneus, peças).

**Previsibilidade Orçamentária e Economicidade:** O modelo de precificação por m<sup>3</sup>/km rodado, conforme detalhado na *Seção 6* do ETP, oferece grande previsibilidade de custos, convertendo despesas variáveis e potenciais em encargos fixos e controláveis, diretamente vinculados à demanda. Este modelo garante que o MCTI pague apenas pelo serviço efetivamente utilizado, sem custos associados a ociosidade de veículos ou infraestrutura, maximizando a economicidade no sentido mais amplo, que abrange o custo total de propriedade e a relação custo-benefício, em conformidade com o art. 34 da Lei nº 14.133/2021.

**Acesso a Infraestrutura Especializada e Abrangente:** Ao contratar uma empresa especializada, o MCTI obtém acesso a uma infraestrutura logística já estabelecida, com capacidade para atender às demandas de transporte em todo o território nacional, um requisito essencial para uma instituição com abrangência federal. Isso elimina a necessidade de construir ou manter uma rede logística complexa internamente, otimizando o uso de recursos financeiros e materiais.

**Fomento à Sustentabilidade e Menor Impacto Ambiental:** Conforme detalhado na *Seção 14.1* (Observância e Incorporação dos Critérios de Sustentabilidade do PLS - Eixo 3) deste ETP, a contratação exige práticas que minimizam o impacto ambiental. A busca por veículos mais eficientes, gestão adequada de resíduos e uso de materiais sustentáveis não apenas cumpre um dever legal e ético, mas também contribui para os objetivos do PLS-MCTI 2025/2027 ao:

- i) promover a identificação de objetos de menor impacto ambiental (Eixo 3);
- ii) incentivar a inovação e o desenvolvimento de "negócios de impacto" através das demandas por soluções mais verdes (Eixo 5); e
- iii) gerar economias a longo prazo e evitar passivos ambientais, refletindo a racionalização e eficiência do gasto público (Eixo 7). Esta abordagem alinha a contratação com uma gestão pública que busca a sustentabilidade como pilar estratégico.

Em suma, a presente contratação é uma medida estratégica que não apenas garante a adequada prestação de um serviço essencial ao MCTI, mas também potencializa o uso dos recursos públicos, permitindo que o Ministério direcione sua força de trabalho e seus investimentos para suas atividades-fim, ao mesmo tempo em que assegura a máxima economicidade, eficiência e conformidade com as exigências legais e de sustentabilidade na gestão pública. A solução proposta, ao focar na especialização externa, na previsibilidade de custos e na aderência aos mais altos padrões de responsabilidade socioambiental, representa um avanço na gestão logística do MCTI, consolidando seu papel como um órgão que busca a excelência e a inovação em todas as suas frentes de atuação.

### **13. Providências a serem Adotadas**

O Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação (MCTI) está avançando com a contratação de serviços especializados de transporte de mobiliário e bagagens de propriedade de servidor público civil regido pela Lei nº 8.112, de 11 de dezembro de 1990, na modalidade porta a porta, para toda e qualquer localidade do território nacional, abrangendo serviços de coleta e entrega na modalidade porta a porta, com cobertura em todo o território nacional, utilizando meios de transporte terrestre, fluvial ou marítimo, tanto na ida quanto na volta, conforme previsto no Art. 53 da Lei nº 8.112/1990 e regulamentado pelo Decreto nº 4.004/2001.

O planejamento para essa contratação é trabalhoso e abrangente. Os processos já estão definidos, os requisitos do serviço foram detalhados, fornecedores qualificados foram identificados e a integração com os cronogramas das missões institucionais está alinhada. Essa preparação demonstra um caminho sólido para a execução do futuro contrato.

Um passo crucial agora é a seleção dos servidores responsáveis por acompanhar e fiscalizar a execução do contrato. É fundamental designar profissionais competentes e experientes, com o conhecimento técnico e a capacidade de tomar decisões para assegurar o cumprimento das obrigações contratuais e a qualidade dos serviços prestados.

A Lei nº 14.133/2021 é clara nesse ponto. Seus artigos 104 e 117 estabelecem que a fiscalização da execução do contrato é uma prerrogativa da Administração, a ser exercida por fiscais designados. A responsabilidade por essa designação é da autoridade competente do órgão/entidade, seguindo os requisitos do art. 7º da Lei.

"[...] Art. 104. O regime jurídico dos contratos administrativos instituído por esta Lei confere à Administração, em relação a eles, a prerrogativa de:

III - fiscalizar-lhes a execução;"

[...]

"Art. 117. A execução do contrato deverá ser acompanhada e fiscalizada por 1 (um) ou mais fiscais do contrato, representantes da Administração especialmente designados conforme requisitos estabelecidos no art. 7º desta Lei, ou pelos respectivos substitutos, permitida a contratação de terceiros para assisti-los e subsidiá-los com informações pertinentes a essa atribuição. [...]"

Essas designações são uma decorrência do poder hierárquico da Administração, que permite a organização e distribuição de funções, estabelecendo a relação de subordinação entre os servidores. Inclusive, o art. 116 da Lei nº 8.112/90 prevê:

“[...]Art. 116. São deveres do servidor:

[...]

IV – cumprir as ordens superiores, exceto quando manifestamente ilegais; [...]”

Considerando as frequentes mudanças na legislação de contratações públicas e gestão de contratos administrativos, a capacitação contínua dos servidores que atuarão nas demandas de contratação, gestão e fiscalização dos serviços de transporte é indispensável. Essa medida garantirá que eles estejam sempre atualizados sobre as melhores práticas e as especificidades do serviço a ser contratado, otimizando a eficiência e a conformidade dos processos.

Em resumo, a contratação desses serviços especializados de transporte está bem planejada e estruturada. No entanto, é fundamental que a Administração se atente para a importância da designação formal do(s) fiscal(is) do contrato, da elaboração de um plano de trabalho detalhado para a fiscalização, da capacitação contínua dos servidores envolvidos e do acompanhamento constante da execução do contrato. Somente assim será possível garantir que as necessidades de transporte do MCTI sejam atendidas de maneira eficaz, eficiente e transparente, em total conformidade com a legislação vigente.

## 14. Possíveis Impactos Ambientais

Tendo em vista a futura contratação dos serviços de transporte mobiliário por esta Pasta, sabe-se que o uso de veículos de tração automotores, elétricos, reboque e semirreboque promovem uma série de impactos ambientais, entre os quais podemos mencionar:

- Os materiais em deterioração contidos nesses veículos contribuem para a contaminação do solo e dos lençóis freáticos;
- A quantidade de pneus que, quando gastos, são descartados na natureza sem o devido cuidado;
- O descarte inadequado das embalagens utilizadas no acondicionamento mobiliário dos itens que serão transportados; e
- O uso de veículos ultrapassados, responsáveis por maior emissão de gases como Monóxido de carbono (CO), Dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) e Óxido de nitrogênio (NO<sub>x</sub>), responsáveis direto pelo aumento do efeito estufa;

Considerando que a execução do serviço de transporte inclui vários ramos de atividade, instrui-se que todas as etapas da execução devem seguir boas práticas de desenvolvimento sustentável como por exemplo: reciclagem de embalagens, devem seus colaboradores utilizar os corretos EPI's no trabalho para evitar acidentes, devem utilizar veículos em boas condições da mesma maneira que devem-se optar por rotas mais próximas para evitar desperdício de combustível bem como os excessos de emissão de poluentes na atmosfera.

Os veículos automotores utilizados na prestação dos serviços deverão atender aos limites máximos de ruídos fixados nas CONAMA n° 1, de 11/02/1993, n. 08/1993, n. 17/1995, n° 272/2000 e n. 242/1998 e legislação superveniente e correlata.

Ressalta-se que a contratação está alinhada com a política de contratações sustentáveis do Plano de Gestão de Logística Sustentável e procura atingir a sustentabilidade ambiental, econômica e social.

Em atendimento ao disposto na Instrução Normativa nº 01/SLTI/MPOG de 19 de janeiro de 2010, e, sobretudo, em alinhamento com os critérios do Plano de Logística Sustentável (PLS-MCTI 2025/2027), especialmente o Eixo 3: Identificação de objetos de menor impacto ambiental, a Contratada deverá adotar, no que couber, as seguintes práticas de sustentabilidade ambiental na execução dos serviços, garantindo a redução dos impactos negativos e promovendo uma gestão ambientalmente responsável:

- Respeitar as Normas Brasileiras-NBR publicadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas sobre resíduos sólidos, assegurando o correto descarte e, quando possível, a reciclagem.
- Fornecer a seus empregados equipamentos de segurança que se fizerem necessários à execução dos serviços, reforçando a responsabilidade social e a segurança do trabalho.
- Efetivar práticas de sustentabilidade ambiental, quando da execução do serviço, utilizando produtos biodegradáveis, atóxicos e com certificação ambiental, conforme ABNT NBR-15448-1 e 15448-2, minimizando a contaminação.
- Garantir que os bens sejam, preferencialmente, acondicionados em embalagem individual adequada, com menor volume possível, e que utilize materiais recicláveis ou de origem sustentável, de forma a garantir a máxima proteção durante o transporte e o armazenamento, reduzindo o volume de resíduos.
- Certificar que os bens transportados não contenham substâncias perigosas em concentração acima da recomendada na diretiva RoHS (Restriction of Certain Hazardous Substance), tais como mercúrio (HG), chumbo (PB), cromo hexavalente [CR (VI)], cádmio (CD), bifenil-polibromados (PBBs), éteres difenil-polibromados (PBDEs), protegendo a saúde e o meio ambiente.
- Adotar medidas para evitar desperdício de água tratada conforme instituído no Decreto nº 48.138 de 08 de outubro de 2003, promovendo a conservação de recursos hídricos.

Importante enfatizar que a Lei nº 14.133/2021 infere que se deve considerar como vantajosidade do certame o menor dispêndio para a Administração Pública, conforme dispõe em seu art. 34.

Art. 34. O julgamento por menor preço ou maior desconto e, quando couber, por técnica e preço considerará o menor dispêndio para a Administração, atendidos os parâmetros mínimos de qualidade definidos no edital de licitação.

§ 1º Os custos indiretos, relacionados com as despesas de manutenção, utilização, reposição, depreciação e **impacto ambiental** do objeto licitado, entre outros fatores vinculados ao seu ciclo de vida, poderão ser considerados para a definição do menor dispêndio, sempre que objetivamente mensuráveis, conforme disposto em regulamento.**(grifo nosso)**

A esse ponto estão ligadas, entre outros parâmetros, as despesas com manutenção, utilização, reposição, depreciação e até mesmo o impacto ambiental para a consideração da preferência de uma proposta em detrimento de outra, coincidente à citação acima. Deste modo, cumpre observar a existência das práticas que envolvem o equilíbrio entre economicidade e redução de impacto socioambiental sem deixar de contemplar o princípio da competitividade exigida em qualquer certame.

## 15. Outras Considerações

### Da Participação ou não de Cooperativas

Poderá participar as sociedades cooperativas, desde que enquadradas nos requisitos de habilitação previstos no art. 16 da Lei nº 14.133, de 2021:

Art. 16. Os profissionais organizados sob a forma de cooperativa poderão participar de contratação quando:

I - a constituição e o funcionamento da cooperativa observarem as regras estabelecidas na legislação aplicável, em especial a Lei nº 5.764, de 16 de dezembro de 1971, a Lei nº 12.690, de 19 de julho de 2012, e a Lei Complementar nº 130, de 17 de abril de 2009;

II - a cooperativa apresentar demonstrativo de atuação em regime cooperado, com repartição de receitas e despesas entre os cooperados;

III - qualquer cooperado, com igual qualificação, for capaz de executar o objeto contratado, vedado à Administração indicar nominalmente pessoas;

IV - o objeto da dispensa de a licitação referir-se, em se tratando de cooperativas enquadradas na Lei nº 12.690, de 19 de julho de 2012, a serviços especializados constantes do objeto social da cooperativa, a serem executados de forma complementar à sua atuação.

Tal como, deverão atender o que alude o art. 34 da Lei nº 11.488, de 2007, cujo ramo de atividade seja compatível com o objeto desta dispensa de licitação, e que estejam com Credenciamento regular no Sistema de Cadastramento Unificado de Fornecedores – SICAF, conforme Instrução Normativa SEGES/MPDG nº 5/2017 e cumpra os seguintes requisitos:

- Deve haver a possibilidade de ser executado com autonomia pelos cooperados, de modo a não demandar relação de subordinação entre a cooperativa e os cooperados, nem entre a Administração e os cooperados;

- A gestão operacional do serviço deve ser executada de forma compartilhada ou em rodízio, em que as atividades de coordenação e supervisão da execução dos serviços e as de preposto, conforme determina o art. 118 da Lei nº 14.133, de 2021, sejam realizadas pelos cooperados de forma alternada ou aleatória, para que tantos quanto possíveis venham a assumir tal atribuição.

- Apresente o modelo de gestão operacional que contemple as diretrizes estabelecidas neste artigo, o qual servirá como condição de aceitabilidade da proposta.

- Deverá ser executado obrigatoriamente pelos cooperados, vedada qualquer intermediação ou subcontratação.

### Da participação ou não de consórcio

Poderá participar consórcio de pessoas jurídicas, desde que observadas as seguintes normas:

I - comprovação de compromisso público ou particular de constituição de consórcio, subscrito pelos consorciados;

II - indicação da empresa líder do consórcio, que será responsável por sua representação perante a Administração;

III - admissão, para efeito de habilitação técnica, do somatório dos quantitativos de cada consorciado e, para efeito de habilitação econômico-financeira, do somatório dos valores de cada consorciado;

IV - impedimento de a empresa consorciada participar, na mesma licitação, de mais de um consórcio ou de forma isolada;

V - responsabilidade solidária dos integrantes pelos atos praticados em consórcio, tanto na fase de licitação quanto na de execução do contrato.

#### **Justificativa para Contratação Direta por Dispensa de Licitação (Art. 75, III, "a", Lei 14.133/2021)**

O presente processo de contratação por dispensa de licitação encontra-se robustamente fundamentado no **Art. 75, inciso III, alínea "a", da Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021**, que autoriza a contratação direta quando "não forem apresentadas propostas ou preços manifestamente superiores aos praticados no mercado ou, ainda, propostas que não atendam a requisitos de habilitação ou qualificação, e desde que a Administração Pública, justificadamente, não possa repetir o certame sem prejuízo para o atendimento de suas finalidades."

Para o objeto desta contratação – serviços de transporte de mobiliário e bagagens de servidores –, o Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação (MCTI) realizou, de forma diligente e em conformidade com as diretrizes de governança e economicidade, duas tentativas de seleção de fornecedor por meio de licitação. Infelizmente, **ambas as tentativas resultaram em fracasso**, inviabilizando a contratação pelo rito concorrencial:

##### **1. Pregão Eletrônico nº 90014/2025 (Processo nº 01245.019319/2024-84):**

- **Data da Sessão:** 25 de novembro de 2025.
- **Resultado:** Conforme o **Despacho SEI nº 13336350**, o certame restou fracassado. Houve a participação de apenas 04 (quatro) empresas. As razões do fracasso foram:
  - A primeira colocada não anexou a proposta após convocação no sistema, nem se manifestou na sessão, resultando em sua desclassificação.
  - A segunda colocada, GUARDA BEM ARMAZENAGEM E TRANSPORTES LTDA, apresentou valor abaixo para o Item 6 do grupo único, contrariando o Termo de Referência, sendo desclassificada.
  - A terceira colocada, VIEIRA E SILVA MUDANCAS E TRANSPORTES, teve sua proposta classificada, porém foi desabilitada, declinando da entrega de novos documentos e assumindo, no próprio chat da sessão, que não conseguiria atender ao previsto no edital.
  - A quarta colocada, embora tenha cadastrado um valor maior que o estimado e tenha sido instada a negociar para um possível ajuste, não obteve sucesso em fazê-lo.
- **Conclusão do Despacho:** O Pregoeiro concluiu que "o certame restou fracassado", indicando a necessidade de a área demandante avaliar a repetição da licitação ou a realização de contratação direta.

##### **2. Pregão Eletrônico nº 90015/2025 (Processo nº 01245.019319/2024-84):**

- **Data da Sessão:** 23 de dezembro de 2025.
- **Resultado:** Conforme o **Despacho SEI nº 13397843**, este segundo certame, com o mesmo objeto, também restou fracassado. Apesar de ter contado com a participação de duas empresas (BSB Transporte Rodoviário e Logística Ltda e T de S M Matos Ltda – PA), **nenhuma delas apresentou lances** durante a fase de disputa, tampouco manteve contato ou apresentou proposta ajustada mesmo após serem convocadas a negociar os valores ofertados e a encaminhar uma proposta no mínimo ao valor estimado pela Administração.
- **Conclusão do Despacho:** A Pregoeira reiterou o fracasso do certame e a necessidade de "reavaliação prévia das exigências estabelecidas, bem como dos valores estimados, antes da publicação de novo edital", ou a adoção de outro meio legalmente previsto para a contratação, como a dispensa de licitação.

#### **Justificativa para a Não Repetição do Certame sem Prejuízo para a Administração:**

A repetição de um novo processo licitatório, neste momento, configuraria manifesto prejuízo à Administração e ao interesse público, ensejando a aplicação da dispensa de licitação prevista na Lei nº 14.133/2021, pelas seguintes razões concatenadas:

- **1. Essencialidade e Continuidade do Serviço:** O transporte de mobiliário e bagagens de servidores é um serviço de natureza contínua e essencial, caracterizado como obrigação legal do Ministério, conforme o Art. 53 da Lei nº 8.112/1990. A ausência de uma contratação vigente compromete diretamente o funcionamento administrativo, a gestão de pessoal e o cumprimento dos direitos dos servidores, gerando instabilidade e descontinuidade operacional. Sua interrupção afetaria a realocação de servidores, impactando a missão institucional do MCTI.

- **2. Risco Iminente de Interrupção do Serviço Atual:** O contrato atualmente em vigor (Contrato nº 08/2024, firmado com a empresa SUPER URGENTE TRANSPORTE AÉREO E RODOVIÁRIO LTDA) encontra-se em processo de encerramento por manifestação formal de desinteresse da própria contratada em dar continuidade à prestação dos serviços. Esta situação agrava sobremaneira o risco de paralisação total do serviço em um curto espaço de tempo, tornando a busca por uma solução contratual urgente e inadiável.
- **3. Persistência da Dificuldade de Mercado e Rejeição às Condições Licitatórias:** O histórico de **dois pregões sucessivamente fracassados** para o mesmo objeto, com as mesmas condições e Termo de Referência, é um forte indicativo de que uma mera repetição do certame dificilmente traria resultados diferentes em tempo hábil. Os motivos dos fracassos – ausência de propostas, inabilitação por não atendimento aos requisitos técnicos ou por preços inadequados, e a falta de engajamento das licitantes – demonstram uma desconexão entre as expectativas da Administração no rito licitatório e a capacidade ou interesse do mercado em atender a essa demanda específica sob as condições de concorrência impostas. Insistir em um novo pregão seria, portanto, prolongar uma ineficiência já comprovada.
- **4. Custos Administrativos e Delongas Desnecessárias:** A deflagração de um terceiro processo licitatório implicaria em significativos custos administrativos e de tempo para o Ministério, postergando ainda mais a solução para uma necessidade urgente e contínua, em detrimento dos princípios da eficiência e da celeridade administrativa. Tais delongas poderiam gerar prejuízos ainda maiores à execução das atividades-fim do órgão.

#### **Garantia de Vantajosidade e Atendimento Rigoroso às Condições:**

A contratação direta será conduzida com o máximo rigor, observando-se estritamente todas as condições, exigências e especificações técnicas estabelecidas no **Termo de Referência Digital (SEI nº 13343503)**, documento que serviu de base para os certames licitatórios fracassados. Não haverá qualquer flexibilização de requisitos que possa comprometer a qualidade, segurança ou o escopo do serviço.

A pesquisa de preços detalhada na Seção 8 deste ETP, que considerou contratações similares de outros órgãos e propostas de fornecedores, servirá como balizador inequívoco para a negociação e formalização do preço. Isso garantirá a **vantajosidade econômica** para a Administração e a observância ao princípio da **economicidade** na seleção do fornecedor, conforme o Art. 34 da Lei nº 14.133 /2021, que permite a avaliação de custos indiretos e de ciclo de vida. Busca-se, assim, um preço justo e compatível com o mercado, evitando propostas superiores aos praticados e garantindo a devida habilitação e qualificação do contratado, sem os entraves e o prejuízo temporal e operacional que uma nova licitação acarretaria.

A opção pela dispensa de licitação, neste cenário, é a medida mais prudente e responsável para assegurar a continuidade de um serviço essencial, minimizar riscos e zelar pela eficiência e legalidade da gestão pública do MCTI, evitando a descontinuidade de um serviço fundamental para a movimentação de servidores e a manutenção das atividades do órgão.

## **16. Declaração de Viabilidade**

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

### **16.1. Justificativa da Viabilidade**

Esta equipe de planejamento declara **viável** esta contratação com base neste Estudo Técnico Preliminar, consoante o inciso I, art 3º da IN 58 de 08 de agosto de 2022, da SEGES/ME.

Com base no exposto, especialmente no que tange à solução de mercado escolhida, que inclui critérios e práticas de sustentabilidade, a Equipe de Planejamento declara que a contratação pretendida é viável devido:

Há disponibilidade, uma vez que há no mercado empresas especializadas para atender à demanda;

Há possibilidade, uma vez que a demanda se enquadra na categoria de serviços comuns, por possuir padrões de desempenho e características gerais e específicas encontradas no mercado;

Há exequibilidade, uma vez que a pesquisa de preços de mercado demonstrou que os valores referência para a contratação são compatíveis para os serviços pretendidos.

Há efetividade, uma vez que a disponibilidade, a possibilidade e a exequibilidade atendem à necessidade deste **MCTI** para a contratação dos serviços que são indispensáveis ao cumprimento de sua missão institucional.

Em face de todo o exposto, a Equipe de Planejamento reitera a viabilidade desta contratação. A solução proposta foi concebida com uma abordagem estratégica e holística, que integra a análise de necessidade, a pesquisa de mercado, a conformidade legal rigorosa, a gestão de riscos, a aplicação integral dos critérios de sustentabilidade do PLS-MCTI 2025/2027 e a otimização de recursos, resultando na proposta mais vantajosa para o MCTI e garantindo a continuidade de um serviço essencial com a máxima eficiência, economicidade e transparência. Este ETP, portanto, representa um planejamento meticuloso que visa prevenir questionamentos, maximizar o interesse público e consolidar a excelência na gestão.

## 17. 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](#).

**GLAUCO SILVA DA PAZ**

Equipe de Planejamento



*Assinou eletronicamente em 13/01/2026 às 16:19:29.*

**ROBSON ROGERIO DE LIMA**

Equipe de Planejamento



*Assinou eletronicamente em 13/01/2026 às 16:22:07.*