SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT - SP

Estudo Técnico Preliminar 9/2026

1. Informações Básicas

Número do processo: 50608.000845/2025-09

2. Descrição da necessidade

2.1. O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), conforme os artigos 79 a 82 da Lei nº 10.233/2011, tem por objetivo implementar a política de administração da infraestrutura do Sistema Federal de Viação, o que inclui a gestão de sua infraestrutura administrativa e do patrimônio necessário ao desempenho de suas atribuições.

2.2. No âmbito da Superintendência Regional de São Paulo (DNIT-SP), a Resolução nº 39/2020 do Conselho de Administração (Regimento Interno) reforça a competência da autarquia para administrar seus bens e serviços gerais, assegurando o funcionamento eficiente e harmônico das unidades descentralizadas.

2.3. A necessidade da **aquisição de um veículo automotivo para transporte de passageiros**, **do tipo van**, surge como uma demanda essencial para o suporte logístico às atividades finalísticas e administrativas, garantindo que o deslocamento de pessoal ocorra em conformidade com as metas institucionais.

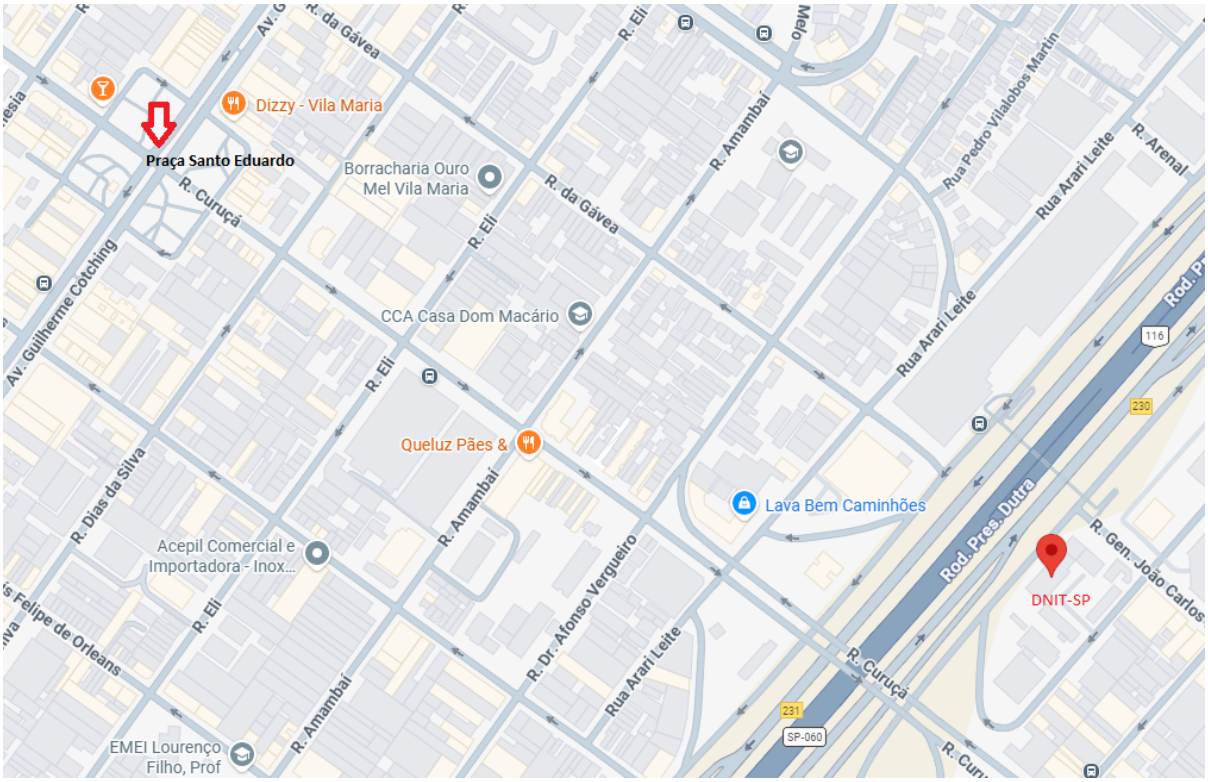
2.4. Sob a perspectiva do interesse público, a contratação busca sanar uma dificuldade histórica de mobilidade urbana enfrentada pelos servidores e colaboradores lotados na sede do DNIT-SP, localizada em área de difícil acesso direto por transporte público coletivo de massa.

2.5. O interesse público é manifestado na obrigação da Administração em **oferecer condições de trabalho seguras e eficientes**, mitigando riscos de segurança individual e **reduzindo o tempo de trajeto pendular entre *hubs* de transporte e o endereço da repartição pública**.

2.6. Os riscos à integridade física e patrimonial dos agentes a serviço da Superintendência Regional de São Paulo, no trajeto realizado a pé até os pontos de transporte público, são considerados relevantes e fundamentam a necessidade de aquisição de um veículo oficial. As principais circunstâncias potencialmente danosas são:

- **Ocorrência de assaltos**: Há riscos reais de roubos, e registro de casos concretos envolvendo pessoal que atua na Superintendência. Os percursos a pé atravessam locais conhecidos pela prática de furtos.
- **Presença de usuários de entorpecentes**: O trajeto é marcado por uma elevada presença de usuários de drogas, o que aumenta a sensação de insegurança e o perigo potencial para os pedestres.
- **Deficiência no policiamento**: O patrulhamento na área pela Guarda Civil Metropolitana ou pela Polícia Militar é relatado como insuficiente e, por vezes, totalmente ausente, o que pode acarretar transtornos e vitimização dos agentes públicos em seus deslocamentos diários.
- **Zeladoria de espaços públicos insuficiente**: É flagrante a situação de abandono e degradação de passeios, escadarias e praças no entorno do DNIT-SP, o que representa também um risco à saúde, pela proliferação de pragas urbanas e vetores de doenças.
- **Longas caminhadas, trechos em aclive e alto volume de tráfego**: Conforme descrito no item 8 do Ofício nº 217782/2025/CAF-SP/SRE-SP (doc. SEI nº 22151268), as melhores alternativas de transporte público e o acesso a comércio e serviços mais próximos do DNIT **exigem caminhar por cerca de 1.200 metros**, entre a Praça Santo Eduardo, na Vila Maria, até a sede do DNIT-SP, segmento que possui subidas íngremes e longas. O trajeto passa obrigatoriamente pelo Viaduto Curuçá, infraestrutura que transpõe a Via Dutra (BR-116/SP-RJ) e concentra elevado volume de tráfego, boa parte do qual em direção ao corredor rodoviário citado, fator que compromete a segurança de pessoas durante as travessias de pistas do viaduto ou das vias adjacentes.

2.7. Mapa dos acessos e localização do DNIT-SP seguem abaixo, para melhor compreensão das informações:



2.8. As imagens a seguir ilustram parte da situação relatada acima, comprovando objetivamente os potenciais riscos descritos:

Entrada frente DNIT-SP (R. Ciro Soares de Almeida)	Entrada fundos DNIT-SP (R. Nilton Coelho de Andrade)
	

Acesso ao viaduto Curuçá, pela Rua Ciro Soares de Almeida (entrada principal/frente DNIT-SP)	
	






Acesso ao viaduto Curuçá, pela Rua Nilton Coelho de Andrade (entrada secundária/fundos DNIT-SP)








Visão geral do Viaduto Curuçá sobre a Via Dutra (BR-116/SP-RJ)



2.9. Esses fatores, que demonstram a dificuldade de acesso direto por linhas de ônibus e o trajeto por locais com trânsito intenso, além de pavimentos e escadas em estado precário de higiene e conservação, comprometem a segurança individual e a qualidade de vida no trabalho dos colaboradores e servidores.

2.10. Além dos reflexos na segurança, a iniciativa busca garantir a continuidade dos serviços públicos prestados pela autarquia na maior metrópole do país, onde os desafios de deslocamento exigem soluções logísticas específicas do órgão, e cuja complexidade representa pouca similaridade com a realidade urbana das demais capitais brasileiras.

2.11. Em complemento, a missão institucional do DNIT-SP também é atendida mediante o transporte coletivo de agentes da administração durante eventos como cursos de capacitação, congressos, *workshops* e ações de fiscalização em campo, nas quais se mostre antieconômico ou desvantajoso usar duas ou mais viaturas de passageiros comuns (com capacidade de 4 lugares, mais o motorista).

2.12. Tecnicamente, a necessidade baseia-se na racionalização da frota, conforme diretrizes da Portaria DNIT nº 4.539/2023, que orienta a substituição de veículos obsoletos para reduzir custos de manutenção e aumentar a disponibilidade operacional.

2.13. A avaliação técnica preliminar indica que o uso de uma van de passageiros é superior ao acionamento simultâneo de múltiplas viaturas leves para o transporte de equipes, tanto em visitas técnicas como nos eventos externos de integração, otimizando a logística institucional.

2.14. Economicamente, a contratação mostra-se vantajosa ao prever a **dação de bens inservíveis em pagamento**, utilizando veículos em processo de desfazimento como parte do valor da nova aquisição, o que **reduz o desembolso direto de recursos orçamentários**.

2.15. A avaliação econômica detalhada na Análise nº 154/2026 (doc. SEI! nº 23901072) corrobora a viabilidade do projeto, ao estabelecer um **valor de referência de R$ 442.450,00** (quatrocentos e quarenta e dois mil, quatrocentos e cinquenta reais), obtido por meio de metodologia estatística rigorosa (cálculo de média, mediana e desvio-padrão) e amparado em dados de mercado recentes e confiáveis.

2.16. A estimativa de custos considera não apenas o preço de aquisição, mas o ciclo de vida do objeto e a economia gerada pela dispensa ou redução de futuras contratações de fretamentos privados pontuais, para atender a deslocamentos diários pendulares entre os *hubs* e a sede do DNIT-SP, além de traslados para locais de eventos da autarquia.

2.17. Assim, a necessidade da contratação está plenamente caracterizada pelo binômio eficiência administrativa e economicidade processual, servindo de base sólida para o prosseguimento do planejamento.

3. Área requisitante

Área Requisitante	Responsável
Coordenação de Administração e Finanças	Artur Felipe do Nascimento Taveira

4. Descrição dos Requisitos da Contratação

4.1. Requisitos de Negócio

- Finalidade: A solução deve permitir o transporte coletivo de grupos de servidores em substituição ao uso de duas ou mais viaturas leves, visando a economicidade e eficiência administrativa.
- Capacidade operacional: O veículo deve comportar, no mínimo, 20 (vinte) passageiros sentados.
- Padronização visual: O veículo deve ser fornecido nas cores branca ou preta, conforme a necessidade identificada pela área requisitante, a ser definida no Termo de Referência.

4.2. Requisitos Técnicos

- Condição do Bem: O veículo deve ser zero quilômetro, no mínimo, ano e modelo 2026.
- Segurança e condução: Implementação obrigatória de sistemas eletrônicos de segurança e mecanismos de auxílio à condução.
- Qualidade e desempenho: Observância de padrões mínimos de qualidade, rendimento e durabilidade usuais de mercado, para veículos de transporte coletivo de passageiros.
- Acessibilidade: O veículo deve ser adaptado para entrada e fixação segura de cadeira de rodas, para transportar com segurança pelo menos um passageiro com mobilidade reduzida.

4.3. Requisitos Legais

- Legislação de Trânsito: O veículo deve atender a todos os requisitos do Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/1997) e resoluções do Contran para veículos da sua categoria.
- Documentação: Entrega do veículo devidamente emplacado e licenciado para o ano de 2026, e com certificado de registro em conformidade com as normas do DETRAN-SP.

4.4. Requisitos de Sustentabilidade

- Eficiência Energética: Preferência por veículos classificados com selos de maior eficiência (categorias "A" ou "B") pelo Programa Brasileiro de Etiquetagem Veicular (PBEV).

- Controle de Emissões: O motor deve respeitar os limites de emissão de gases poluentes e ruídos estabelecidos pelas Resoluções Conama vigentes e pelo programa Proconve.

- Combustível: Hipótese de utilizar combustíveis de menor impacto ambiental (ex: tecnologia flex), sempre que disponível para a categoria.

4.5. Requisitos de Manutenção, Assistência Técnica e Garantia

- Localidade: A assistência técnica autorizada deve estar localizada em com as necessidades da Superintendência distância compatível Regional em São Paulo, facilitando o deslocamento para revisões e reparos.

- Disponibilidade de Peças: Garantia de fornecimento de peças originais e componentes de reposição certificados durante o período de vida útil do veículo.

- Prazo Mínimo: A garantia do produto deve observar os prazos mínimos estabelecidos na Lei 14.133/2021 e normas técnicas aplicáveis, além da eventual garantia legal do Código de Defesa do Consumidor.

- Cobertura: Deve abranger a reparação ou substituição de componentes em que se verifiquem vícios, defeitos ou incorreções resultantes da fabricação ou dos materiais empregados.

5. Justificativa para a solução proposta

5.1. A aquisição da van institucional é medida imperativa para garantir a **produtividade e a regularidade das atividades** da Superintendência Regional de São Paulo, uma vez que o deslocamento entre a sede e os *hubs* de mobilidade urbana configura uma dificuldade histórica para as equipes.

5.2. Conforme demonstra a instrução processual precedente (Ofício nº 217782/2025/CAF-SP/SRE-SP, doc. SEI! nº 22151268), o imóvel é atendido por uma rede de transporte público insuficiente, sendo que o único ônibus urbano que serve diretamente a regional é a linha 1206-10 (Parque Vila Maria /Praça do Correio), cujo **intervalo de espera chega a 40 minutos e o tempo de percurso até a estação de metrô Brás – a mais próxima do DNIT prevista no itinerário – ultrapassa os 30 minutos**, de acordo com mapas das linhas de transporte disponíveis no sítio oficial da SP Trans (https://www.sptrans.com.br/itinerarios/linha/?numero=1206-10).

5.3. Conforme pesquisa interna realizada pela CAF entre 12 e 15/8/2025, existe uma **demanda latente de pelo menos 18 usuários regulares** de transporte público, que sofrem com atrasos sistemáticos e elevado estresse mental decorrente dessa precariedade logística. Esse **número pode ter aumentado**, **em decorrência das novas contratações de pessoal** para prestar serviço de apoio administrativo, realizadas a partir de 1º/12/2025.

5.4. Sob a ótica da segurança pública e do interesse da Administração, a solução visa mitigar riscos críticos de exposição a furtos e violência urbana nos percursos a pé realizados pelos agentes públicos.

5.5. As alternativas de transporte metropolitano (EMTU) mostram-se pouco viáveis, pois os terminais mais próximos (Armênia e Tietê) **distam mais de 7 km da sede** do DNIT-SP e possuem tarifas até 70% mais caras. A tentativa de utilizar outras linhas urbanas exige que os **agentes percorram 1,2 km a pé até o local de trabalho**, trajeto que inclui **trechos em aclive**, incluindo escadarias em mau estado de limpeza e conservação, e atravessa áreas com policiamento insuficiente e elevada presença de usuários de entorpecentes, onde houve **casos concretos recentes de furtos e assaltos**.

5.6. Sendo assim, a aquisição da van institucional promoverá um ganho direto de produtividade, ao reduzir o tempo gasto no trajeto pendular casa-trabalho e vice-versa, e minimizar os atrasos decorrentes de conexões ineficientes no transporte público paulista. Com a redução do nível de esforço físico e do estresse mental associado ao deslocamento precário, espera-se que os colaboradores apresentem maior foco e eficiência na execução de suas atribuições finalísticas.

5.7. É importante destacar que **o veículo não será utilizado no transporte entre a residência dos agentes públicos e a sede do DNIT-SP**, mas a**penas no trajeto que compreende algum *hub* de mobilidade de transportes mais próximo da Superintendência Regional**, como terminal ou estação metroferroviário ou rodoviário (distante cerca de 2,5 Km), suprindo a lacuna de linhas diretas de ônibus (municipal ou metropolitano), trem ou metrô até o endereço de trabalho.

5.8. Dessa maneira, a solução proposta observa as regras da Instrução Normativa DNIT nº 8, de 23 de agosto de 2023 que, em seu artigo 5º, permite a utilização de vans para "transporte de usuários em percursos não abarcados por transporte público" e "transporte cuja quantidade de usuários for superior a quatro, excluído o motorista" (incisos I e III).

5.9. O veículo também será **aproveitado em ações de capacitação e integração**, como visitas técnicas em grupo dos agentes do DNIT, inclusive da sede e de outras regionais em visita a São Paulo, a locais de cursos ou possíveis empreendimentos de infraestrutura de transportes terrestres ou aquaviários, tanto desta autarquia, como de outras entidades públicas, nas quais as atividades de campo sejam proveitosas para difusão do conhecimento, produção de conteúdo para o sítio oficial e as mídias sociais do DNIT, e fortalecimento da imagem institucional.

5.10. A van ainda **servirá a eventuais trabalhos de fiscalização coletiva**, conforme a complexidade das obras ou serviços contratados pelo DNIT, se eventualmente for necessário o acompanhamento pelo Superintendente Regional ou outros servidores além dos fiscais, ocasiões nas quais as viaturas convencionais, com capacidade para quatro ou cinco passageiros, não atenderem à demanda, ou quando o uso simultâneo de dois ou mais veículos se mostrar economicamente desvantajoso para o erário.

5.11. No que tange ao alinhamento estratégico, a contratação contribui diretamente para a consecução dos objetivos OE12 (Valorizar as pessoas) e OE6 (Desenvolver uma estrutura administrativa sustentável) previstos no Mapa Estratégico 2023-2027. Ao garantir infraestrutura de apoio apropriada, o DNIT-SP fortalece sua governança e a imagem institucional perante a sociedade, facilitando a fiscalização efetiva de obras e serviços.

5.12. A maturidade desta proposta é **sustentada por precedentes consolidados dentro da autarquia**, demonstrando que a demanda por transporte coletivo para equipes multidisciplinares é uma necessidade real para a eficiência administrativa. A Sede do DNIT em Brasília adotou iniciativa idêntica por razões análogas de acesso e segurança, por meio do **Processo nº 50600.030423/2014-77**, e a Superintendência Regional de Minas Gerais também incorporou recentemente viatura de mesma espécie via **Processo SEI! nº 50606.005856/2024-14**.

5.13. Além disso, a estratégia de **dação em pagamento** para renovação da frota já foi validada com sucesso por esta regional no **Processo SEI! nº 50608.000203/2023-30**, garantindo segurança jurídica ao modelo de abatimento de preço pretendido. Economicamente, a aquisição gera um **custo de oportunidade favorável** e otimiza o **Custo Total de Propriedade (TCO)**, ao permitir o desfazimento de quatro veículos usados e depreciados (dois Nissan Versa, um VW Amarok e um Audi Q5) como parte do pagamento.

5.14. Essa estratégia permite um **abatimento estimado de R$ 213.245,00 (48% do valor de referência)**, transformando ativos de manutenção onerosa em crédito para a Administração. O planejamento está alinhado à **Portaria DNIT nº 5.450**, **de 20 de setembro de 2022**, que exige a substituição de veículos obsoletos para reduzir gastos operacionais e adequar a frota aos limites regulamentares, especialmente após a chegada de novas pickups (Processo SEI! nº 50600.009671/2024-21).

5.15. A execução do objeto observará rigorosamente as normas ambientais aplicáveis, como a Resolução Conama nº 416/2009 para descarte de pneus, e os limites de ruídos das Resoluções Conama nº 1/1993 e nº 272/2000. Em atendimento à IN nº 40/2021 DNIT e ao Guia Nacional de Contratações Sustentáveis da AGU, o veículo deverá cumprir requisitos de eficiência energética e baixos níveis de emissão de poluentes (Proconve/Promot), reduzindo a pegada de carbono da organização.

5.16. Por fim, a integração com o contrato de motoristas já vigente (Contrato nº 733/2023, doc. SEI! nº 16435295) **garante que a operação da van ocorra sem necessidade de novas contratações de pessoal**, respeitando os princípios da eficiência administrativa e da segregação de funções.

6. Levantamento de Mercado

6.1. Foram considerados cenários que variam desde o investimento em ativos próprios até a contratação de serviços sob demanda:

6.1.1. **Cenário 1: Aquisição Direta (Solução Proposta):** Compra de viatura oficial (van) zero quilômetro com a utilização de veículos usados como parte do pagamento **(dação em pagamento)**.

6.1.2. **Cenário 2: Locação de Veículo (sem motorista):** Contratação de empresa para fornecimento do bem locado, utilizando os motoristas do quadro ou de contrato de mão de obra já existente no DNIT-SP.

6.1.3. **Cenário 3: Fretamento Contínuo (veículo + motorista):** Contratação de serviço privado de transporte sob regime de fretamento, com itinerários e horários fixos para o transporte pendular.

6.1.4. **Cenário 4: Serviços sob Demanda (TaxiGov/Aplicativos):** Utilização de plataformas centralizadas de transporte para deslocamentos individuais ou de pequenos grupos, pagos por quilômetro rodado.

6.1.5. **Cenário 5: Contratação de Facilities (Gestão Integrada):** Modelo onde uma empresa gerencia toda a logística de transportes do órgão como parte de um escopo maior de apoio administrativo.

6.2. Tabela Comparativa de Soluções

Alternativa	Vantagens	Desvantagens	Riscos Associados
1. Aquisição Direta (com Dação)	Economicidade imediata via dação (R$ 213 mil em abatimento). Disponibilidade integral do bem para QVT e fiscalização.	Necessidade de gestão direta da manutenção, seguros e desvalorização.	Risco de ociosidade se não houver planejamento de rotas. Custos ocultos com manutenção corretiva após a garantia.

2. Locação de Veículo	Elimina custos de desfazimento e obsolescência. Manutenção preventiva a cargo da contratada.	Custo mensal contínuo que pode superar o valor da compra em médio prazo (TCO desfavorável).	Interrupção do serviço em caso de falha na substituição do veículo pela locadora.
3. Fretamento Contínuo	Transfere riscos operacionais e trabalhistas para a empresa. Foco total no nível de serviço (SLA).	Inflexibilidade para usos diversos (ex: visitas técnicas não programadas). Custo fixo elevado.	Dependência de um único fornecedor especializado no município.
4. Serviços sob Demanda (TaxiGov)	Pagamento exclusivo pelo uso (*pay-per-use*). Gestão digital simplificada.	Ineficiente para grupos grandes (exige 4-5 táxis vs. 1 van), aumentando o custo por passageiro.	Indisponibilidade de veículos para viagens de longa duração às Unidades Locais, por exemplo.
5. Facilities (Gestão de Frota)	Modernização da gestão e redução da carga administrativa do DNIT-SP.	Alta complexidade na elaboração do Termo de Referência e fiscalização do contrato.	Risco de perda do controle direto sobre a qualidade da frota e segurança dos agentes.

6.3. Análise dos cenários viáveis

6.3.1. Antes do detalhamento comparativo, registra-se a motivação para o descarte dos cenários abaixo, por se mostrarem funcionalmente inadequados ou economicamente ineficientes para a realidade da Superintendência.

6.3.2. No caso do Cenário 2 (Locação de Veículo sem Motorista), foi descartado por apresentar um desequilíbrio entre o custo fixo de disponibilidade e o uso real. Para veículos tipo van, as diárias de mercado são elevadas e remuneram a disponibilidade integral do bem.

6.3.3. Para um percurso de apenas 5 km diários, o custo por km rodado seria proibitivo. Além disso, a Administração permaneceria com o ônus da gestão do contrato de motoristas e infraestrutura, sem o benefício da propriedade ou da redução drástica do TCO via dação em pagamento de bens inservíveis, que atualmente ocupam espaço relevante nas dependências do DNIT-SP e causam o extrapolamento do limite de frota previsto em regulamento da autarquia.

6.3.4. Quanto ao Cenário 4 (Serviços sob Demanda - TaxiGov/Apps), a solução é considerada ineficiente para o transporte de grupos. Com uma demanda mapeada de 18 usuários regulares, o uso de aplicativos exigiria o acionamento simultâneo de 4 a 5 veículos leves.

6.3.5. Isso multiplicaria o custo por passageiro e produziria gargalos logísticos de coordenação, já que não haveria garantia de veículo disponível para todos os usuários solicitantes. O TaxiGov é recomendado para deslocamentos individuais ou de pequenos grupos, não atendendo ao objetivo de transporte coletivo pendular com pontualidade garantida.

6.3.6. Por fim, passando ao Cenário 5 (Contratação de Facilities/Gestão Integrada), embora constitua modelagem moderna, apresenta alta complexidade na elaboração do Termo de Referência e na fiscalização contratual. Para a escala de necessidade do DNIT-SP (um único veículo institucional), o custo administrativo de gerenciar um contrato de facilities superaria os ganhos de eficiência, configurando um esforço administrativo desproporcional ao objeto.

6.4. Memória de cálculo – Custo Total de Propriedade (TCO)

6.4.1. Considerando a estimativa de deslocamento diário entre a sede do DNIT-SP e o *hub* de transporte coletivo mais próximo (distante cerca de 2,5 Km), o veículo adquirido percorrerá, aproximadamente, cinco quilômetros diários, durante cinco dias por semana, com o transporte de pessoal a serviço da instituição.

6.4.2. Conforme referências metodológicas do Caderno de Logística do portal Compras Governamentais (https://www.gov.br/compras/pt-br/agente-publico/cadernos-de-logistica/midia/servicos_transportes.pdf), realizou-se o cálculo do **Custo Total de Propriedade (TCO)** para comparar o **Cenário 1 (Aquisição Direta com Dação)** e o **Cenário 3 (Fretamento Contínuo)**.

a. Memória de Cálculo da Quilometragem:

Deslocamento Diário: 5 Km (ida e volta)
Frequência: 5 dias por semana / 22 dias úteis por mês

Quilometragem Mensal: 22 dias × 5 Km = **110 Km/mês**.
Quilometragem Anual: 110 Km × 12 meses = **1.320 km/ano**.

b. Estimativa de Custos para o Cenário 3 - Fretamento Contínuo: O modelo de fretamento para curtas distâncias geralmente é remunerado por diária ou posto de trabalho, e não apenas por km rodado, para garantir a viabilidade do prestador.

Referência de Custo (Fonte 34): O Caderno de Logística exemplifica uma diária de van (com franquia de até 6 km) a R$ 419,33 (valor referencial histórico para fins de estrutura de cálculo)
Custo Mensal Estimado: 22 diárias × R$ 419,33 = R$ 9.225,26.
Custo Anual: R$ 110.703,12.
TCO em 5 anos (Ciclo de Vida): R$ 553.515,60.

c. Estimativa de Custos para o Cenário 1 - Aquisição Direta (Solução Proposta):

Investimento Inicial (Líquido): R$ 442.450,00 (Preço Ref.) - R$ 213.245,00 (Dação) = R$ 229.205,00.
Custo Operacional Marginal: Como o DNIT-SP já possui contrato de motoristas e infraestrutura de garagem, o custo extra resume-se a combustível e manutenção.
Consumo Estimado (Combustível): Com 1.320 km/ano e consumo médio de 8 km/L, seriam necessários ~165 litros de diesel/ano (Aprox. **R$ 1.000,00/ano**).
Manutenção e Seguro: Estimados em R$ 4.000,00/ano para baixa quilometragem.
TCO em 5 anos (Ciclo de Vida): R$ 229.205,00 (Compra) + R$ 25.000,00 (Opex) = **R$ 254.205,00**.

6.4.3. Mapa Comparativo de TCO (5 anos)

Componente de Custo	Cenário 1: Aquisição Direta	Cenário 3: Fretamento Contínuo
Investimento Inicial	R$ 229.205,00	R$ 0,00
Custo Mensal (Fixo/Variável)	~R$ 416,00	R$ 9.225,26
Custo Total Anual	~R$ 5.000,00	R$ 110.703,12
TCO Final (5 Anos)	**R$ 254.205,00**	**R$ 553.515,60**

6.5. Análise Crítica e Conclusão

6.5.1. A análise aprofundada demonstra que o **Cenário 3 (Fretamento)** é economicamente **desvantajoso** para o DNIT-SP, apresentando um custo global **117% superior** à aquisição direta ao longo de cinco anos.

6.5.2. O principal fator de distorção é a baixíssima quilometragem diária (5 Km). No fretamento, a Administração paga pela **disponibilidade do veículo e do motorista** (custo fixo elevado), enquanto na aquisição, o baixo uso preserva a vida útil do bem e minimiza gastos com combustível e manutenção corretiva.

6.5.3. Além disso, a estratégia de **dação em pagamento** reduz o desembolso inicial de tal forma que o "ponto de equilíbrio" (*payback*) contra o fretamento ocorre em menos de dois anos e meio de uso. Conforme apontado na **Análise Técnica nº 154/2026**, o cenário de **Aquisição Direta com Dação em Pagamento** destaca-se como a solução mais vantajosa.

6.5.4. A possibilidade de abater aproximadamente **48% do valor do bem,** utilizando viaturas inservíveis ou próximas do limite de idade (Portaria DNIT nº 5.450/2022) **gera um custo de oportunidade superior às demais alternativas**. Além disso, como **o DNIT-SP já possui contrato de motoristas e infraestrutura de garagem**, o custo operacional marginal é reduzido, otimizando o TCO global da solução.

6.5.5. Portanto, a **Aquisição Direta com Dação** permanece como a solução técnica e economicamente mais viável, dentre as alternativas analisadas.

7. Descrição da solução como um todo

7.1. A solução proposta consiste na aquisição direta de uma viatura oficial tipo van, zero quilômetro, com capacidade mínima para o transporte de 20 passageiros. O veículo deve ser dotado de tecnologia embarcada moderna, incluindo central multimídia com tela digital, conectividade integral com dispositivos móveis e sistemas eletrônicos de segurança e auxílio à condução, além de acessibilidade para cadeira de rodas (transporte de pelo menos uma pessoa com mobilidade reduzida).

7.2. Esta especificação técnica visa não apenas à modernização da frota, mas à garantia de que o equipamento atenda aos requisitos de segurança operacional estabelecidos pelo Contran, sendo a cor branca definida para manter o padrão de identificação institucional e sobriedade exigida para representação oficial da autarquia.

7.3. Quanto à finalidade específica, o uso típico da van abrangerá o transporte diário pendular de servidores e colaboradores entre a sede da Superintendência e os principais *hubs* de mobilidade urbana (estações de metrô/trem e terminais de ônibus), sanando uma dificuldade histórica de acesso ao imóvel.

7.4. Além do transporte diário, a solução atenderá a ações de fiscalização de obras complexas, onde o acompanhamento exige equipes multidisciplinares, ações institucionais, como feiras, congressos, workshops, etc., e eventos de Qualidade de Vida no Trabalho (QVT), como visitas técnicas e ações de integração previstas na Portaria DNIT nº 4.731/2019. Essa versatilidade de uso justifica a aquisição de um bem próprio em vez de fretamentos pontuais, que se mostram mais onerosos no longo prazo.

7.5. Para assegurar a qualidade e regularidade na prestação do serviço, a solução exige garantia integral de fábrica e a comprovação de uma rede de assistência técnica autorizada com capilaridade compatível com a sede em São Paulo.

7.6. A manutenção preventiva e corretiva deverá seguir rigorosamente a periodicidade e as especificações técnicas do fabricante, visando preservar as características originais do motor e sistemas de filtragem, o que é essencial para manter os baixos níveis de emissão sonora e de gases poluentes.

7.7. A gestão da viatura será integrada ao contrato de motoristas já vigente, otimizando o uso da força de trabalho existente sem necessidade de novas contratações de pessoal.

7.8. Sob a ótica da sustentabilidade e eficiência energética, a aquisição prioriza veículos que cumpram os requisitos do Programa Brasileiro de Etiquetagem Veicular (PBEV) e dos programas Proconve/Promot.

7.9. A implementação do transporte coletivo institucional contribui diretamente para a mitigação da pegada de carbono do DNIT-SP, ao reduzir a circulação de múltiplos veículos leves ou deslocamentos individuais, otimizando o consumo energético por passageiro. Ademais, a estratégia de dação em pagamento — utilizando veículos usados em desfazimento para abater cerca de R$ 213 mil do preço final — demonstra um compromisso com a economia circular e a racionalização do gasto público.

7.10. Por fim, os ganhos em conforto, ergonomia e segurança representam o maior retorno para a Administração. A redução do tempo de trajeto e do esforço físico nos deslocamentos a pé (especialmente em trechos de aclive e áreas de risco de furtos) impacta positivamente a saúde mental e diminui o stress dos agentes públicos.

7.11. Mesmo que o custo inicial de aquisição de um veículo com tecnologia embarcada superior possa parecer elevado, a análise do Custo Total de Propriedade (TCO) revela uma relação custo-benefício favorável: a solução previne atrasos, mitiga riscos à integridade física dos servidores e aumenta a produtividade organizacional ao garantir que as equipes cheguem ao posto de trabalho em condições ideais de bem-estar.

7.12. A dação em pagamento impacta o valor final estimado da contratação ao atuar como um abatimento direto no preço a ser desembolsado pela Administração. Em termos práticos, o DNIT-SP utiliza veículos usados de sua frota atual como parte do pagamento pela nova van, reduzindo a necessidade de recursos orçamentários imediatos.

7.13. Com base nas análises realizadas, o impacto financeiro detalhado é o seguinte:

- Redução do Desembolso Financeiro: O valor de referência para a aquisição da van foi fixado em R$ 442.450,00. Como o montante total da dação dos quatro veículos usados foi estimado em R$ 213.245,00, a Administração precisará solicitar recursos financeiros apenas para cobrir a diferença entre esses valores.

- Melhoria do Custo Total de Propriedade (TCO): A dação melhora o TCO da aquisição ao gerar um "custo de oportunidade" favorável, permitindo o desfazimento de bens inservíveis ou com alto custo de manutenção enquanto abate aproximadamente 48% do valor do bem novo.

- Fixidez no Edital: O valor apurado para a dação será fixo e inegociável no futuro edital, garantindo que o planejamento e a estimativa de preços sejam executados conforme projetado, sem risco de propostas baseadas apenas no valor de troca.

- Eficiência no Desfazimento: A estratégia evita gastos elevados de manutenção em veículos que já estão em situação de substituição, conforme orienta a Portaria nº 5.450/2022, transformando ativos depreciados em crédito para a renovação da frota.

7.14. Essa modelagem é considerada uma estratégia de economicidade e racionalização do gasto público, alinhando-se aos objetivos estratégicos de de valorização de pessoas (OE12) e de modernização administrativa e logística sustentável do órgão (OE6).

8. Estimativa das Quantidades a serem Contratadas

8.1. A definição do quantitativo de uma viatura oficial do tipo van, com capacidade mínima para 20 passageiros, baseia-se na convergência de quatro frentes de demanda identificadas pela Coordenação de Administração e Finanças (CAF-SP): 1) o transporte pendular diário de agentes públicos, entre *hub* de mobilidade e a sede do DNIT-SP; 2) o suporte a missões técnicas de fiscalização coletiva; 3) o apoio logístico em eventos institucionais e de QVT; e 4) a racionalização da frota via dação em pagamento.

8.2. Para o dimensionamento do fluxo pendular, foi realizada uma pesquisa interna via plataforma *Microsoft Forms* entre os dias 12 e 15/8/2025, a qual mapeou uma **demanda latente de pelo menos 18 usuários regulares de transporte público vinculados à sede da regional**, número que **pode ter aumentado após as novas contratações** para o serviço de apoio administrativo, realizadas a partir de 1º/12/2025.

8.3. Os resultados da referida pesquisa podem ser consultados em <https://forms.office.com/Pages/AnalysisPage.aspx?AnalyzerToken=t6cKJiNHxpl6AcU3Cg9ADys0vp14TnyB&id=EldZEKGnSkSzqOUxyjF8gNkkTP80l5FMpAFA0_w4WWdUODdVQkhWQzlKUE41Mk **o número de usuários chegue a pelo menos 20 pessoas**, **o que corresponde a cerca de 40% da força de trabalho** atuante na sede do DNIT-SP.

8.4. A escolha de um veículo com 20 assentos representa o ponto de equilíbrio técnico, pois garante o atendimento de 100% dos usuários identificados em uma única viagem, otimizando o uso de motoristas e o consumo de combustível por Km rodado.

8.5. Sob a ótica da eficiência operacional e consolidação de meios, a estimativa de uma unidade coletiva fundamenta-se na substituição estratégica de viaturas leves. A análise técnica indica que, em missões de fiscalização de obras complexas ou visitas às Unidades Locais (ULs), o acionamento de uma única van é economicamente superior ao deslocamento fragmentado de até quatro ou cinco veículos convencionais (capacidade ≤ 5 lugares), para o transporte da mesma equipe multidisciplinar.

8.6. Esta centralização do traslado em um veículo de maior capacidade reduz custos logísticos, facilita a comunicação técnica durante o percurso e mitiga riscos de acidentes e exposição dos agentes públicos.

8.7. Adicionalmente, o quantitativo está intrinsecamente ligado à estratégia de desfazimento e racionalização patrimonial prevista na Portaria DNIT nº 5.450/2022. O planejamento prevê a entrega de quatro veículos usados integrantes do acervo do DNIT-SP (dois Nissan Versa, um VW Amarok e um Audi Q5) como parte do pagamento (dação) pela viatura nova.

8.8. Essa relação de troca de 4:1 (quatro ativos depreciados por um ativo de alta utilidade) justifica a aquisição de uma única unidade centralizada, promovendo o rejuvenescimento da frota e reduzindo drasticamente os gastos com manutenções corretivas em bens que podem já ter atingido o limite de vida útil, além de adequar o tamanho da frota aos limites estabelecidos pela alta administração do DNIT, pois no presente momento, a Superintendência extrapola o quantitativo máximo de viaturas sob sua custódia.

8.9. Por fim, a estimativa considera a disponibilidade prioritária do bem para a execução da Política Nacional de Qualidade de Vida no Trabalho (PNQVT/DNIT), conforme a Portaria nº 4.731/2019. Diferente da contratação de fretamentos pontuais, que apresentam custos variáveis e dependência de agenda externa, a posse de uma unidade própria garante a prontidão necessária para ações de integração e transporte seguro dos agentes, em áreas com risco de segurança pública mapeadas na cidade de São Paulo, assegurando o melhor Custo Total de Propriedade (TCO) ao longo do ciclo de vida da solução.

9. Estimativa do Valor da Contratação

Valor (R$): 442.450,00

9.1. A estimativa do valor da contratação foi elaborada em estrita observância ao art. 23 da Lei nº 14.133/2021 e às diretrizes da Instrução Normativa Seges/ME nº 65/2021. A metodologia adotada consistiu na utilização de uma cesta de preços composta por parâmetros combinados, priorizando dados de contratações similares no setor público e pesquisas em sítios eletrônicos especializados, de modo a assegurar o alinhamento do montante estimado com as condições vigentes de mercado.

9.2. As fontes consultadas abrangeram preços públicos extraídos do portal Compras.gov.br (PNCP), referentes a pregões recentes conduzidos sob a égide da nova lei de licitações, e anúncios profissionais de concessionárias em portais automotivos de domínio amplo, como o *WebMotors*. Essa diversidade na coleta buscou refletir a real oferta de veículos com a configuração técnica exigida — van zero quilômetro com capacidade mínima de 20 passageiros — fomentando a ampla competitividade no futuro certame.

9.3. Conforme detalhado na **Análise Técnica nº 154/2026/CAF-SP**, os dados brutos foram submetidos a um **rigoroso saneamento de dados**. Durante esse processo, procedeu-se à exclusão de itens não equivalentes, como viaturas profundamente customizadas para finalidades distintas (ex: Procon Móvel), que representariam valores excessivos ou distorcidos (*outliers*). O tratamento estatístico confirmou a homogeneidade da amostra final, que apresentou um coeficiente de variação de **5,60%**, dispensando descartes adicionais por discrepância extrema.

9.4. A justificativa do preço de referência fundamenta-se na **adoção da mediana da série de preços saneada**, resultando no valor unitário de **R$ 442.450,00**. Tal método é considerado o mais adequado para resguardar os interesses da Administração, pois neutraliza variações pontuais entre os diferentes canais de venda, estabelecendo um "justo preço" que garante a vantajosidade econômica sem comprometer a exequibilidade técnica e a qualidade do bem a ser adquirido.

9.5. Por fim, a **memória de cálculo** completa e todos os documentos comprobatórios das cotações realizadas encontram-se anexados aos autos do **Processo SEI nº 50608.000845/2025-09**. Esta organização documental assegura a total transparência, rastreabilidade e auditoria do valor estimado, permitindo o controle rigoroso dos custos e fornecendo subsídio fidedigno para a fase de julgamento das propostas no certame licitatório.

9.6. Sobre a **dação em pagamento** dos bens (veículos usados) no processo de aquisição da van institucional do DNIT-SP, o cálculo também se fundamenta na **Análise Técnica nº 154/2026/CAF-SP**, utilizando como base a **Tabela Fipe** combinada com critérios de depreciação estabelecidos pela **Portaria DNIT nº 5.450/2022**.

9.7. Os critérios e valores detalhados são os seguintes:

9.7.1. Critérios de Depreciação Aplicados

- **Bens em estado regular:** Para veículos com condições operacionais satisfatórias, aplica-se uma depreciação de **25% sobre o valor da Tabela Fipe**, conforme o subitem 4.2.2, alínea "b" da Portaria nº 5.450/2022.
- **Bens em estado ruim ou com defeitos graves:** Para o veículo Audi Q5 (com defeito no câmbio), a equipe de planejamento avaliou dois cenários e optou pelo **menor valor** para mitigar riscos financeiros aos licitantes:
  - Desconto de **50% sobre a Fipe** (subitem 4.2.2, alínea "c").
  - Abatimento do **custo de manutenção atualizado** (pelo IPCA) dos últimos 12 meses sobre o valor da Fipe (subitem 4.4.3).

9.7.2. Memória de Cálculo por Veículo

a. De acordo com o levantamento final, a avaliação dos quatro bens destinados à dação totaliza **R$ 213.245,00**:

Veículo	Qtd.	Preço de Avaliação Unitário	Total da Dação
Nissan Versa Sedan V-Drive 2021	2	R$ 49.504,50	R$ 99.009,00
Volkswagen Amarok CD 4x4 SE 2019	1	R$ 72.241,50	R$ 72.241,50
Audi Q5 TDI 2013	1	R$ 41.994,50 (50% da Fipe)	R$ 41.994,50
SOMA TOTAL DOS BENS	**4**	--	**R$ 213.245,00**

9.7.3. Impacto na Contratação

- **Abatimento Direto:** O montante de R$ 213.245,00 será considerado como crédito para a Administração, reduzindo o desembolso financeiro necessário para a compra da van nova (cujo preço de referência é R$ 442.450,00).
- **Valor Fixo e Inegociável:** Esse valor de dação será fixado no edital, não sendo aceitas propostas que tentem renegociar o valor dos bens usados durante o certame.
- **Racionalização da Frota:** A estratégia permite a troca de quatro ativos depreciados por um único ativo novo de alta utilidade, reduzindo custos de manutenção e a pegada de carbono da organização.

10. Justificativa para o Parcelamento ou não da Solução

10.1. A solução pretendida consiste na aquisição de uma unidade de veículo automotor tipo van para o transporte coletivo institucional. Sob o aspecto da divisibilidade, o objeto é tecnicamente indivisível, uma vez que a fragmentação do bem em itens ou grupos comprometeria sua integridade física, funcionalidade e o cumprimento dos requisitos de segurança estabelecidos pelo Contran.

10.2. Adicionalmente, a solução envolve a dação em pagamento de quatro veículos usados como parte do desembolso, o que exige uma operação jurídica e logística unificada para garantir a transferência de propriedade e a responsabilidade civil e administrativa em um único instrumento contratual, mitigando riscos de conflitos entre diferentes fornecedores quanto à avaliação e retirada dos bens inservíveis.

10.3. Sob a ótica econômica, a aglutinação em lote único é a estratégia que melhor preserva a economia de escala e reduz o Custo Total de Propriedade (TCO). O valor estimado da contratação (R$ 442.450,00) supera o patamar de R$ 80.000,00, o que afasta a exclusividade para ME/EPPs, embora não impeça sua participação competitiva.

10.4. A divisão da aquisição, se fosse possível, elevaria substancialmente os custos de gerenciamento e fiscalização contratual, além de fragmentar a garantia de fábrica e a assistência técnica autorizada, gerando um esforço administrativo desproporcional para a gestão de um único ativo finalístico.

10.5. Diante do exposto, a Administração **opta pela não divisão do objeto (Lote Único)**. Esta decisão fundamenta-se na natureza sistêmica e integrada da solução, onde a aquisição do bem novo e o desfazimento dos veículos usados (dação) formam uma unidade lógica de planejamento.

10.6. A centralização em um único fornecedor **assegura a padronização técnica**, **a celeridade na entrega e a unicidade da responsabilidade por vícios ocultos e manutenção em período de garantia**, em estrita observância ao princípio da eficiência administrativa.

10.7. Ressalte-se que, embora o parcelamento seja a regra geral para ampliar a competitividade, a presente modelagem atende à Súmula nº 247 do TCU e ao Art. 40, § 3º, inciso II, da Lei nº 14.133/2021. A comprovação de que **o objeto configura um sistema único e que o parcelamento seria tecnicamente inviável e economicamente desvantajoso** para o erário justifica plenamente a adjudicação global, garantindo a seleção da proposta mais vantajosa e o melhor aproveitamento dos recursos públicos.

11. Contratações Correlatas e/ou Interdependentes

11.1. No contexto da aquisição da viatura oficial do tipo van pelo DNIT-SP, identifica-se como contratação interdependente a prestação de serviços de condução de veículos.

11.2. Conforme a instrução processual, a operação da van **será viabilizada por meio do contrato de motoristas já vigente** na Superintendência Regional (Contrato nº 733/2023, objeto do Processo SEI! nº 50608.000171/2023-72), o qual dispõe de profissionais habilitados para essa categoria de transporte (CNH na categoria D).

11.3. Esta **relação é considerada interdependente** pois a disponibilidade de mão de obra qualificada é condição essencial para que a Administração usufrua plenamente dos benefícios da solução, como o transporte pendular e as missões de fiscalização.

11.4. Como **contratações correlatas**, destacam-se os **serviços de abastecimento de combustível** e **pedágio eletrônico**, essenciais para a mobilidade do ativo. Embora o DNIT-SP já utilize sistemas para esse fim, a integração da nova viatura à rede de cartões de abastecimento e ao credenciamento perante os prestadores dos serviços constitui contratação correspondente que se interliga ao uso do bem.

11.5. Adicionalmente, o **treinamento básico para os condutores sobre as novas funcionalidades e sistemas de segurança** e o auxílio à condução previstos na especificação técnica configura uma contratação correlata voltada à transferência de conhecimento e segurança operacional, podendo ser **suprida mediante exigência de treinamento da equipe** a cargo do licitante vencedor, **a constar no termo de referência ou no edital** do certame.

11.6. Outra correlação relevante refere-se aos **serviços de seguro total e monitoramento/rastreamento via GPS**. O caderno de logística e a análise técnica ressaltam que a viatura deve possuir tecnologia embarcada e conectividade. A contratação de serviços de rastreamento é uma solução que guarda afinidade material com o objeto principal, e já está disponível no DNIT-SP, mitigando os riscos de furtos e danos ao patrimônio público em áreas de vulnerabilidade na cidade de São Paulo, conforme mapeado na justificativa da necessidade.

11.7. Por fim, deve-se considerar as **contratações futuras de manutenção preventiva e corretiva após o período de garantia de fábrica**. Embora a aquisição preveja assistência em rede autorizada, a estruturação de contratos de manutenção de frota, alinhados à Portaria DNIT nº 5.450/2022, garante que o veículo permaneça em perfeito estado de conservação e higiene ao longo de sua vida útil.

11.8. Por outro lado, da mesma forma que o serviço de rastreamento, já existe contrato vigente para prover tal serviço, firmado recentemente (vide Processo SEI! nº 50608.000782/2025-82 – Contrato nº 180/2026).

11.9. Essa visão global do planejamento evita a ociosidade do bem por falta de suporte técnico, garantindo a sustentabilidade da logística institucional.

12. Alinhamento entre a Contratação e o Planejamento

12.1. A solução está alinhada aos objetivos estratégicos do DNIT, previstos no Mapa 2023-2027: OE6 – Desenvolver uma estrutura administrativa e uma infraestrutura de transportes sustentável e resiliente às mudanças climáticas e OE12 – Valorizar as pessoas e desenvolver as competências com foco no desempenho institucional.

12.2. Também está prevista no Plano de Contratações Anual 2026, com a ID 393025/000013/2026, e Documento de Formalização de Demanda nº 77 /2025.

13. Benefícios a serem alcançados com a contratação

13.1. Eficiência Operacional e Segurança

13.1.1. A contratação busca substituir o cenário atual de insegurança e ineficiência logística, no qual os servidores, empregados públicos e agente sterceirizados enfrentam esperas de até 40 minutos por transporte público, ou realizam caminhadas de 1,2 km em áreas com elevado índice de furtos, presença de usuários de entorpecentes, tráfego intenso, subidas longas e má conservação de passeios e escadarias públicos.

13.1.2. Com a aquisição da van institucional, o DNIT-SP passará a operar um sistema de transporte coletivo próprio, o que permitirá garantir o translado seguro e pontual de pelo menos 18 usuários identificados em única viagem, reduzindo drasticamente o tempo de trajeto e o estresse mental dos agentes.

13.1.3. Além disso, a solução eliminará o retrabalho logístico de acionar simultaneamente dois ou mais veículos leves para a mesma missão de fiscalização, otimizando o emprego da frota e da mão de obra de motoristas terceirizados.

13.2. Economicidade e Valor pelo Dinheiro (Value for Money)

13.2.1. A solução demonstra alta vantajosidade econômica ao adotar a estratégia de dação em pagamento, utilizando quatro veículos usados e depreciados para abater R$ 213.245,00 (48%) do valor de referência da van nova.

13.2.2. No longo prazo, o demonstrativo de resultados aponta para uma redução acentuada no Custo Total de Propriedade (TCO), uma vez que a substituição de ativos com alto custo de manutenção por uma viatura zero quilômetro com garantia de fábrica mitigará despesas operacionais imprevistas e evitará gastos com reparos em bens inservíveis, conforme orienta a Portaria nº 5.450/2022.

13.3. Qualidade e Padronização

13.3.1. A padronização será alcançada mediante a aquisição de um veículo dotado de tecnologia embarcada moderna, incluindo sistemas eletrônicos de segurança, conectividade e auxílio à condução, na cor preta, respeitando o padrão de sobriedade e representação institucional da autarquia.

13.3.2. Espera-se elevar o nível de serviço logístico, oferecendo aos agentes públicos um ambiente de trabalho que favoreça a ergonomia e o bem-estar durante os deslocamentos para visitas técnicas e ações de integração previstas na Portaria nº 4.731/2019.

13.4. Indicadores de Desempenho (KPIs)

13.4.1. Para monitorar a eficácia da solução após a entrega do bem, poderão ser utilizados os seguintes indicadores:

- Índice de Disponibilidade da Viatura (IDV): Manter a viatura operacional para uso institucional por no mínimo 90% do tempo de expediente mensal.
- Economia Marginal de Escala (EME): Redução percentual no consumo de combustível por passageiro transportado, comparando o uso da van única com o deslocamento de múltiplos veículos leves.

13.5. Alinhamento Estratégico

13.5.1. Os resultados esperados convergem diretamente para o Mapa Estratégico do DNIT (2023-2027), especificamente nos objetivos OE12 (Valorizar as pessoas) e OE6 (Desenvolver uma estrutura administrativa sustentável).

13.5.2. A contratação cumpre a missão institucional de prover infraestrutura logística resiliente e ambientalmente responsável, contribuindo para a mitigação da pegada de carbono da organização ao otimizar o transporte coletivo.

13.6. Sustentabilidade e Prevenção de Riscos

13.6.1. O benefício socioambiental será materializado pela exigência de etiqueta de eficiência energética (PBEV/Inmetro) e atendimento aos limites de emissão do Proconve, assegurando que o ativo opere com o menor impacto atmosférico possível.

13.6.2. O monitoramento via GPS e a tecnologia de rastreamento atuarão como mecanismos de prevenção ao risco crítico de furtos e danos ao patrimônio público em áreas de vulnerabilidade mapeadas na capital paulista.

14. Providências a serem Adotadas

14.1. Adequação da Infraestrutura e Logística de Garagem

14.1.1. Previamente à entrega do bem, a Superintendência deverá garantir a disponibilidade de vaga privativa e coberta na sede do DNIT-SP, compatível com as dimensões de uma viatura tipo van.

14.1.2. A CAF-SP deve validar, em até 15 dias antes da data prevista para entrega, se os protocolos de segurança patrimonial e controle de acesso à garagem estão atualizados para incluir o novo ativo na rotina de circulação diária.

14.2. Logística de Recebimento e Estratégia de Dação em Pagamento (*handover*)

14.2.1. Para garantir o cumprimento do princípio da segregação de funções, a autoridade competente deverá publicar, em até 10 dias úteis após a homologação do resultado da licitação, a Portaria de Designação da equipe responsável pelo recebimento do objeto.

14.2.2. O recebimento provisório será realizado por comissão específica ou pelo fiscal técnico em até cinco dias úteis da entrega, para conferência de todos os itens de tecnologia e segurança exigidos.

14.2.3. Simultaneamente, a equipe de patrimônio deverá preparar a documentação de transferência dos quatro veículos usados (dois Nissan Versa, um VW Amarok e um Audi Q5). A retirada desses bens pela empresa vencedora deve ocorrer no prazo máximo de 10 dias após o recebimento definitivo da van nova, mediante termo de baixa patrimonial, assegurando o desfazimento regular e a desoneração de pátio.

14.3. Integração Operacional com Contratos de Mão de Obra

14.3.1. Visto que a operação da van depende de motoristas habilitados, a fiscalização técnica deverá coordenar, na semana anterior ao início do uso institucional, o treinamento prático dos condutores do contrato de prestação de serviços vigente.

14.3.2. O treinamento focará nos sistemas eletrônicos de auxílio à condução e na central multimídia previstos na especificação técnica, garantindo a preservação do bem e a segurança dos passageiros desde a primeira missão.

14.4. Conformidade Normativa e Interdependência com Seguros

14.4.1. Considerando a natureza do objeto, a Administração deverá providenciar, antes do primeiro deslocamento em rodovia, a inclusão da viatura na apólice de seguro total e nos sistemas de monitoramento/telemetria do DNIT.

14.4.2. O sucesso desta aquisição é interdependente da manutenção da regularidade orçamentária na Ação 2000, devendo a CAF-SP assegurar a dotação necessária para o custeio de combustível e revisões preventivas pós-garantia.

15. Possíveis Impactos Ambientais

15.1. Em conformidade com o Art. 11, inciso IV, da Lei nº 14.133/2021 e a Instrução Normativa DNIT nº 40/2021, a aquisição da viatura deve integrar critérios de sustentabilidade que transcendam a mera especificação do objeto, focando na eficiência energética e no controle de poluentes.

15.2. O principal critério ambiental a ser adotado é a exigência de que o veículo possua classificação "A" ou "B" no Programa Brasileiro de Etiquetagem Veicular (PBEV/Inmetro), garantindo menor consumo de combustível e reduzindo a pegada de carbono da autarquia, objetivo central desta contratação coletiva frente ao uso de frotas individuais.

15.3. No que tange ao ciclo de vida e gestão de resíduos, a contratação deve prever obrigações de logística reversa para componentes de manutenção, como pneus e baterias inservíveis, assegurando sua restituição ao setor empresarial para reaproveitamento ou descarte ambientalmente adequado, conforme a Política Nacional de Resíduos Sólidos.

15.4. Adicionalmente, deve-se considerar a sustentabilidade social por meio de requisitos de acessibilidade física para passageiros com mobilidade reduzida.

15.5. Para a instrução processual, propõem-se as seguintes redações de exigências a serem inseridas no Termo de Referência ou edital:

- "O veículo deverá obrigatoriamente possuir Etiqueta Nacional de Conservação de Energia (ENCE) com classificação compatível com os níveis 'A' ou 'B' no PBEV/Inmetro".
- "A futura contratada deverá comprovar que o motor atende rigorosamente aos limites de emissão de gases e ruídos previstos no Proconve".

- "É obrigatória a implementação de sistema de logística reversa para o descarte de pneus, óleos e baterias utilizados na manutenção do bem, para empresas certificadas e com responsabilidade compartilhada".

15.6. Por fim, a solução deve privilegiar o uso de biocombustíveis, sempre que a tecnologia do motor permitir, e exigir que a rede de assistência técnica autorizada possua práticas comprovadas de uso racional de água e coleta seletiva em suas oficinas.

15.7. Tais medidas garantem que a contratação cumpra o princípio do desenvolvimento nacional sustentável, assegurando a economicidade no ciclo de vida e a proteção ambiental no âmbito do DNIT-SP.

16. Declaração de Viabilidade

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

16.1. Justificativa da Viabilidade

16.1. Com base na instrução processual e no planejamento detalhado ao longo deste Estudo Técnico Preliminar, conclui-se pela plena viabilidade técnica da aquisição.

16.2. O veículo especificado — van zero quilômetro para 20 passageiros com tecnologia embarcada e sistemas de segurança — atende rigorosamente às normas do Contran e às necessidades de transporte coletivo do DNIT-SP.

16.3. A solução técnica centralizada mostra-se superior ao uso fragmentado de viaturas leves, permitindo o deslocamento eficiente de equipes multidisciplinares para fiscalizações de obras e missões de campo previstas na Lei nº 10.233/2011.

16.4. A viabilidade operacional é sustentada pela integração da solução com a estrutura administrativa já existente. A condução da viatura será viabilizada por meio do contrato de motoristas já vigente na Superintendência, o qual dispõe de profissionais habilitados para essa categoria de transporte.

16.5. Além disso, a existência de precedentes operacionais bem-sucedidos no Edifício Sede (Brasília) e na regional de Minas Gerais comprova a maturidade do modelo, garantindo que o DNIT-SP possa gerir o novo ativo sem a necessidade de criar novas unidades ou cargos.

16.6. Quanto à viabilidade orçamentária e financeira, a análise do Custo Total de Propriedade (TCO) demonstra alta vantajosidade para o erário. A adoção da estratégia de dação em pagamento permite utilizar quatro veículos usados e depreciados para abater R$ 213.245,00 do valor total de referência (R$ 442.450,00), representando um aproveitamento de quase 50% do crédito em ativos inservíveis.

16.7. Tal modelo reduz o desembolso financeiro imediato e mitiga gastos futuros com manutenções onerosas em frota obsoleta, garantindo a economicidade no ciclo de vida do bem.

16.8. Os benefícios para a Administração e o atingimento do interesse público são evidentes na promoção da segurança física e saúde mental dos agentes públicos. A solução resolve a dificuldade histórica de acesso à sede, mitigando riscos críticos de furtos e violência urbana nos percursos a pé realizados pelos trabalhadores.

16.9. A contratação converge diretamente para os objetivos do Mapa Estratégico 2023-2027, especificamente na valorização de pessoas (OE12) e no desenvolvimento de uma estrutura administrativa sustentável (OE6), contribuindo ainda para a redução da pegada de carbono institucional.

16.10. Diante do exposto, este Estudo Técnico Preliminar **posiciona-se de forma conclusiva pela viabilidade global da contratação**. A aquisição da van institucional é o instrumento mais apto para assegurar a continuidade das atividades finalísticas da autarquia, conciliando eficiência logística, responsabilidade socioambiental e o melhor aproveitamento dos recursos públicos disponíveis, em estrita observância à Lei nº 14.133/2021.

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.

ARTUR FELIPE DO NASCIMENTO TAVEIRA

Membro da Equipe de Planejamento da Contratação

Assinou eletronicamente em 13/05/2026 às 17:02:19.

PAULO RICARDO TARDOQUE

Membro da Equipe de Planejamento da Contratação

Assinou eletronicamente em 14/05/2026 às 08:29:26.