



CÂMARA MUNICIPAL DE ROLIM DE MOURA
PODER LEGISLATIVO
CENTRAL DE COMPRAS

ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR



Sumário

1. INFORMAÇÕES BÁSICAS	4
2. DESCRIÇÃO DA NECESSIDADE DA CONTRATAÇÃO	5
3. DEMONSTRAÇÃO DA PREVISÃO DA CONTRATAÇÃO NO PLANO DE CONTRATAÇÕES ANUAL	6
4. LEVANTAMENTO DE MERCADO.....	6
5. JUSTIFICATIVA DA SOLUÇÃO ESCOLHIDA.....	12
6. COMPATIBILIDADE DA SOLUÇÃO ADOTADA COM OS PRINCÍPIOS DA LEI FEDERAL Nº 14.133/2021	16
7. DESCRIÇÃO DA SOLUÇÃO COMO UM TODO	21
8. REQUISITOS DA CONTRATAÇÃO.....	25
9. ESTIMATIVA DO VALOR DA CONTRATAÇÃO	30
10. JUSTIFICATIVA PARA O NÃO PARCELAMENTO DA CONTRATAÇÃO	32
11. DEMONSTRATIVO DOS RESULTADOS PRETENDIDOS	33
12. PROVIDÊNCIAS A SEREM ADOTADAS PELA ADMINISTRAÇÃO PREVIAMENTE À CELEBRAÇÃO DO CONTRATO.....	34
13. CONTRATAÇÕES CORRELATAS E/OU INTERDEPENDENTES	35
14. DESCRIÇÃO DE POSSÍVEIS IMPACTOS AMBIENTAIS	35
15. POSICIONAMENTO CONCLUSIVO	36
16. ANEXOS DO ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR.....	37





CÂMARA MUNICIPAL DE ROLIM DE MOURA
PODER LEGISLATIVO
CENTRAL DE COMPRAS

ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR

Processo nº: 142/2026

Unidade demandante: Gabinete da Presidência

Membros da comissão de credenciamento: Juan Carlos de Souza Astenreter, Leandro Damaceno Stolaric e Vinicius Dias Ermakowitch.

OBJETO: Contratação de empresas especializadas na prestação de serviços de agenciamento de viagens para emissão de passagens aéreas nacionais, mediante procedimento auxiliar de credenciamento, nos termos da Lei Federal nº 14.133/2021.

HISTÓRICO DE REVISÕES

DATA	VERSÃO	DESCRIÇÃO	AUTOR
10/08/2026	1.0	Finalização da primeira versão do documento	Comissão de Credenciamento
17/09/2026	2.0	Saneamento das ressalvas do Parecer Jurídico (itens II.5 e III, alínea "c"): inclusão da estimativa das quantidades com memória de cálculo e detalhamento da metodologia de fixação do limite global, supressão da previsão de passagens internacionais; atribuição exclusiva do julgamento à Comissão de Credenciamento; diretrizes de comunicação eletrônica, prazo de apresentação das propostas e critérios de desempate.	Comissão de Credenciamento

QUADRO DE ALTERAÇÕES DESTA RETIFICAÇÃO

ITEM	ALTERAÇÃO PROMOVIDA	MOTIVAÇÃO
Capa e itens 7, 8.2, 9 e 16	Supressão integral da previsão de emissão de bilhetes aéreos internacionais.	Delimitação do objeto ao que consta do Documento de Formalização da Demanda.
Item 6.9 (Segregação de Funções)	Atribuição exclusiva do julgamento das propostas, da elaboração do Mapa Comparativo e da lavratura da Ata de Julgamento à Comissão de Credenciamento,	Decisão da Administração e tópico II.4 do Parecer Jurídico.



	reservando-se ao gestor a expedição das Solicitações de Propostas.	
Item 6.7 (Julgamento Objetivo)	Remissão expressa aos critérios objetivos de desempate a serem fixados no edital e no Termo de Referência.	Tópico II.3 e alínea "a" da conclusão do Parecer Jurídico.
Item 7.2 (Instrumentos de operacionalização)	Definição das diretrizes de comunicação eletrônica, do canal único de recebimento das propostas e da natureza exígua do prazo de apresentação, com a respectiva motivação técnica.	Tópico II.3 do Parecer Jurídico e art. 12, inciso VI, da Lei nº 14.133/2021.
Item 9 (novo)	Inclusão do item "Estimativa das quantidades e respectiva memória de cálculo", com renumeração dos itens subsequentes.	Art. 18, § 1º, IV, da Lei nº 14.133/2021 e item II.5 do Parecer Jurídico.
Item 10 (anterior item 9)	Reescrita da metodologia de fixação do limite global de R\$ 100.000,00, com correção do tratamento do exercício de 2026 e demonstração dos cenários de custo.	Item II.5 e alínea "c" da conclusão do Parecer Jurídico.
Item 13.1, alínea "b"	Inclusão, entre os elementos do Termo de Referência, dos critérios de desempate, do prazo de pagamento e do índice de atualização monetária.	Alíneas "a" e "d" da conclusão do Parecer Jurídico e art. 92, incisos V e VI, da Lei nº 14.133/2021.

1. INFORMAÇÕES BÁSICAS

1.1. O presente Estudo Técnico Preliminar tem por finalidade analisar a viabilidade técnica, econômica e jurídica da contratação de empresas especializadas na prestação de serviços de agenciamento de viagens, compreendendo a pesquisa, reserva, emissão, marcação, remarcação, cancelamento, reembolso e demais serviços correlatos relativos ao fornecimento de passagens aéreas nacionais destinadas ao atendimento das necessidades institucionais da Câmara Municipal de Rolim de Moura, mediante adoção do procedimento auxiliar de credenciamento previsto nos arts. 78, inciso I, e 79 da Lei Federal nº 14.133, de 1º de abril de 2021.

1.2. O estudo objetiva verificar a compatibilidade entre as características do mercado de transporte aéreo e o instituto do credenciamento, identificar a solução contratual que melhor atenda aos princípios da eficiência, economicidade, planejamento, competitividade, isonomia, motivação e seleção da proposta mais vantajosa, bem como estabelecer os fundamentos técnicos que justifiquem a adoção de modelo de contratação baseado na habilitação de múltiplos prestadores aptos à execução do objeto, permitindo que a seleção da empresa responsável por cada emissão ocorra no momento da necessidade administrativa, mediante critérios objetivos



previamente estabelecidos no edital de chamamento público.

2. DESCRIÇÃO DA NECESSIDADE DA CONTRATAÇÃO

2.1. A Câmara Municipal de Rolim de Moura desenvolve, de forma permanente, atividades institucionais que demandam o deslocamento de vereadores e servidores para diversas localidades do território nacional, especialmente para participação em cursos de capacitação, congressos, seminários, reuniões técnicas, encontros promovidos por órgãos de controle, instituições públicas, entidades representativas, associações municipalistas e demais compromissos diretamente relacionados ao exercício das atribuições constitucionais e legais do Poder Legislativo.

2.2. Essas atividades integram a rotina administrativa da Câmara Municipal e constituem instrumentos relevantes para o aperfeiçoamento técnico dos agentes públicos, atualização legislativa, intercâmbio institucional e fortalecimento das atividades de fiscalização, representação e produção legislativa.

2.3. Considerando a localização geográfica do Município de Rolim de Moura, inserido no interior do Estado de Rondônia, grande parte desses deslocamentos torna inviável ou economicamente desaconselhável a utilização exclusiva do transporte terrestre, seja em razão das longas distâncias envolvidas, seja pela necessidade de otimização do tempo disponível para cumprimento das agendas institucionais.

2.4. Nesse contexto, a utilização do transporte aéreo representa instrumento indispensável para assegurar maior eficiência administrativa, racionalidade na utilização dos recursos públicos e melhor aproveitamento da jornada de trabalho dos agentes públicos.

2.5. Entretanto, diferentemente da maioria dos bens e serviços contratados pela Administração Pública, a emissão de passagens aéreas insere-se em mercado caracterizado por elevada volatilidade de preços e constante alteração das condições comerciais.

2.6. As tarifas praticadas pelas companhias aéreas variam continuamente em função da disponibilidade de assentos, antecedência da compra, sazonalidade, comportamento da demanda, alterações da malha aérea, políticas promocionais, ocupação dos voos e diversos outros fatores econômicos que influenciam diretamente a formação do preço.

2.7. Além disso, empresas especializadas em agenciamento de viagens operam mediante diferentes plataformas tecnológicas, sistemas globais de distribuição, consolidadoras de bilhetes, canais próprios das companhias aéreas e demais instrumentos comerciais disponíveis no mercado.

2.8. Como consequência, empresas distintas podem apresentar condições econômicas



igualmente distintas para um mesmo trecho, ainda que consultadas no mesmo momento.

2.9. Essa característica demonstra que a seleção da proposta mais vantajosa não pode ser considerada atributo permanente de determinado fornecedor, mas resultado da comparação entre as condições comerciais existentes quando efetivamente surge cada necessidade administrativa.

2.10. Assim, a necessidade da Câmara Municipal não consiste apenas na contratação de empresa apta à emissão de passagens aéreas.

2.11. A necessidade administrativa consiste na adoção de modelo contratual capaz de preservar a competição durante toda a execução da contratação, possibilitando que cada demanda seja atendida pela empresa que apresentar a proposta mais vantajosa naquele momento específico, observados critérios objetivos previamente definidos pela Administração.

3. DEMONSTRAÇÃO DA PREVISÃO DA CONTRATAÇÃO NO PLANO DE CONTRATAÇÕES ANUAL

3.1. A Câmara Municipal de Rolim de Moura/RO não dispõe ainda de documento formalizado com a denominação de Plano Anual de Contratação. Todavia, o órgão mantém suas contratações em conformidade às normas vigentes de forma a garantir a continuidade dos serviços, necessários à sua atividade fim.

4. LEVANTAMENTO DE MERCADO

4.1. Caracterização do mercado de agenciamento de viagens

4.1.1. O mercado de agenciamento de viagens constitui segmento especializado voltado à intermediação entre consumidores e fornecedores de serviços de transporte, e demais serviços relacionados às viagens nacionais.

4.1.2. No âmbito da Administração Pública, a contratação dessas empresas não possui como finalidade exclusiva a aquisição de bilhetes aéreos, abrangendo também serviços especializados de pesquisa de mercado, comparação de tarifas, reservas, emissão de bilhetes, remarcações, cancelamentos, reembolsos, gerenciamento de alterações de voos e suporte operacional durante toda a execução das viagens.

4.1.3. Nas últimas décadas, o mercado passou por profunda transformação tecnológica.

4.1.4. A comercialização de passagens deixou de ocorrer exclusivamente por intermédio das companhias aéreas e passou a ser realizada por diferentes plataformas de distribuição, consolidadoras, sistemas globais de reservas, canais baseados no padrão New Distribution Capability (NDC) e outras soluções tecnológicas que coexistem



simultaneamente.

4.1.5. Como consequência, empresas diferentes possuem acesso a condições comerciais distintas, circunstância que amplia a competitividade do mercado e dificulta a identificação antecipada da proposta mais vantajosa para futuras contratações.

4.1.6. Essa característica diferencia o mercado de agenciamento de viagens da maioria dos mercados tradicionalmente atendidos por procedimentos licitatórios destinados à seleção de fornecedor único.

4.2. Formação dos preços no mercado de transporte aéreo

4.2.1. Ao contrário dos mercados caracterizados por preços relativamente estáveis, o transporte aéreo opera mediante sistemas de precificação dinâmica, nos quais as tarifas são continuamente recalculadas pelas companhias aéreas em função de múltiplas variáveis econômicas.

4.2.2. Entre essas variáveis destacam-se a disponibilidade remanescente de assentos, a antecedência da compra, a taxa de ocupação dos voos, a sazonalidade, o comportamento da demanda, a concorrência entre transportadoras, alterações da malha aérea, eventos regionais, campanhas promocionais e estratégias comerciais voltadas à maximização da receita.

4.2.3. Na prática, isso significa que uma mesma passagem aérea pode apresentar valores significativamente distintos em intervalos extremamente reduzidos, sem qualquer alteração em suas características essenciais.

4.2.4. Além da variação temporal, verifica-se também variação decorrente dos diferentes canais de distribuição utilizados pelas empresas especializadas em agenciamento de viagens.

4.2.5. Empresas distintas podem acessar inventários diversos, negociar por intermédio de consolidadoras diferentes ou utilizar plataformas tecnológicas distintas, obtendo condições comerciais igualmente distintas para um mesmo voo.

4.2.6. Consequentemente, a proposta mais vantajosa deixa de representar característica permanente de determinado fornecedor e passa a depender das condições efetivamente existentes quando surge cada necessidade administrativa.

4.2.7. Essa realidade econômica constitui elemento central para definição da solução contratual objeto deste estudo.

4.3. Particularidades da prestação dos serviços de agenciamento



4.3.1. Embora frequentemente a contratação seja associada apenas ao fornecimento de passagens aéreas, o objeto possui natureza significativamente mais ampla.

4.3.2. A empresa contratada deverá realizar pesquisa de mercado, identificação das melhores alternativas de deslocamento, reservas, emissões, remarcações, cancelamentos, reembolsos, acompanhamento das viagens, atendimento de situações emergenciais e suporte técnico durante toda a execução dos serviços.

4.3.3. Essas atividades exigem estrutura operacional especializada, profissionais capacitados e acesso permanente aos sistemas de comercialização de passagens utilizados pelo mercado.

4.3.4. Além disso, alterações de voos, cancelamentos, mudanças de itinerário e demais eventos inerentes ao transporte aéreo exigem pronta atuação da empresa responsável, circunstância que reforça a necessidade de contratação de prestadores tecnicamente habilitados.

4.3.5. Sob essa perspectiva, a contratação não se restringe ao fornecimento de produto, mas compreende prestação continuada de serviços especializados desenvolvidos em ambiente caracterizado por elevada volatilidade econômica e operacional.

4.4. Caracterização do mercado de transporte aéreo como mercado fluido

4.4.1. O levantamento de mercado desenvolvido nos tópicos anteriores evidenciou que a contratação pretendida se insere em ambiente econômico marcado por intensa variação das condições comerciais, circunstância que exige análise específica acerca de seu enquadramento na hipótese prevista pelo art. 79, inciso III, da Lei Federal nº 14.133/2021.

4.4.2. Embora a legislação não apresente definição expressa do conceito de mercado fluido, a interpretação sistemática da norma permite concluir que tal expressão se refere aos mercados em que as condições econômicas da contratação permanecem sujeitas a alterações contínuas, impedindo que uma única disputa competitiva realizada em momento anterior à necessidade administrativa seja suficiente para assegurar, durante toda a execução contratual, a seleção da proposta mais vantajosa.

4.4.3. O mercado de transporte aéreo apresenta, de forma simultânea, todos os elementos característicos dessa dinâmica econômica.

4.4.4. As tarifas praticadas pelas companhias aéreas são continuamente alteradas mediante sistemas informatizados de precificação dinâmica, que recalculam os preços de acordo com fatores como disponibilidade de assentos, antecedência da compra,



comportamento da demanda, sazonalidade, ocupação dos voos, estratégias comerciais das transportadoras, alterações da malha aérea e outros fatores mercadológicos.

4.4.5. Paralelamente, diferentes empresas especializadas em agenciamento de viagens operam por meio de distintos sistemas globais de distribuição, plataformas baseadas no padrão New Distribution Capability (NDC), consolidadoras de bilhetes e canais próprios das companhias aéreas, circunstância que faz com que empresas distintas tenham acesso, em um mesmo momento, a condições comerciais igualmente distintas.

4.4.6. Como consequência, a proposta mais vantajosa deixa de representar característica permanente de determinado fornecedor, passando a depender das condições concretamente existentes quando surge cada necessidade administrativa.

4.4.7. Esse comportamento econômico impede que a Administração identifique, antecipadamente, qual empresa permanecerá oferecendo as melhores condições comerciais durante toda a vigência da contratação.

4.4.8. Dessa forma, verifica-se que o mercado objeto deste estudo apresenta características compatíveis com a hipótese de mercado fluido prevista no art. 79, inciso III, da Lei Federal nº 14.133/2021, uma vez que a permanente alteração das condições comerciais exige mecanismo contratual capaz de preservar a competição durante toda a execução da contratação.

4.4.9. Importa destacar que essa conclusão não decorre exclusivamente da volatilidade dos preços.

4.4.10. O enquadramento como mercado fluido resulta da conjugação de fatores econômicos que incluem a constante alteração das tarifas, a multiplicidade de canais de comercialização, a descentralização dos sistemas de distribuição, a impossibilidade de previsão antecipada da proposta mais vantajosa e a necessidade de comparação contemporânea às demandas administrativas.

4.4.11. Nesse contexto, a identificação da proposta mais vantajosa somente pode ocorrer quando a necessidade administrativa efetivamente surge, razão pela qual a competição deixa de constituir evento restrito à fase preparatória da contratação para tornar-se elemento permanente da execução do objeto.

4.5. Análise comparativa das soluções disponíveis

4.5.1. Em atendimento ao disposto no inciso V do § 1º do art. 18 da Lei Federal nº 14.133/2021, procedeu-se à análise das soluções disponíveis para atendimento da



necessidade administrativa, considerando seus aspectos técnicos, operacionais, econômicos e jurídicos.

4.5.2. Foram avaliadas quatro alternativas potencialmente aplicáveis ao objeto da presente contratação:

- a) contratação mediante pregão eletrônico para seleção de fornecedor único;
- b) contratação direta junto às companhias aéreas;
- c) utilização do Sistema de Registro de Preços;
- d) procedimento auxiliar de credenciamento.

4.5.3. Contratação mediante Pregão Eletrônico

4.5.3.1. O pregão eletrônico constitui modalidade licitatória plenamente admitida pela Lei Federal nº 14.133/2021 para contratação de serviços comuns, sendo amplamente utilizada pelos órgãos e entidades da Administração Pública para contratação de serviços de agenciamento de viagens.

4.5.3.2. Sob o aspecto jurídico, inexistente impedimento para utilização desse modelo.

4.5.3.3. Todavia, sua análise sob a perspectiva técnica evidencia limitações decorrentes das características próprias do mercado de transporte aéreo. A contratação de fornecedor único concentra toda a competição na fase licitatória.

4.5.3.4. Concluído o certame, a Administração permanece vinculada ao fornecedor vencedor durante toda a execução contratual, inexistindo mecanismo que permita comparar continuamente as condições comerciais existentes entre os diversos operadores do mercado.

4.5.3.5. Em mercados caracterizados pela estabilidade dos preços, essa sistemática normalmente atende aos princípios da economicidade e da eficiência.

4.5.3.6. Entretanto, quando aplicada ao mercado de transporte aéreo, verifica-se que a constante alteração das tarifas impede que a proposta vencedora da licitação permaneça, necessariamente, representando a proposta mais vantajosa durante toda a execução contratual.

4.5.3.7. Assim, embora juridicamente possível, a contratação mediante fornecedor único apresenta menor aderência às características específicas do objeto analisado.

4.5.4. Contratação direta junto às companhias aéreas



4.5.4.1. Também foi analisada a possibilidade de aquisição direta das passagens junto às companhias aéreas.

4.5.4.2. Essa solução elimina a intermediação das agências de viagens e, em determinadas situações específicas, pode representar alternativa operacionalmente viável.

4.5.4.3. Entretanto, verificou-se que sua utilização contínua apresenta limitações relevantes.

4.5.4.4. Cada companhia comercializa exclusivamente seus próprios voos, inexistindo obrigação de pesquisar alternativas oferecidas por empresas concorrentes.

4.5.4.5. Além disso, eventuais remarcações, cancelamentos, combinações de trechos operados por transportadoras distintas e demais serviços acessórios passariam a exigir atuação direta da Administração perante múltiplas empresas, aumentando significativamente a complexidade operacional da gestão das viagens institucionais.

4.5.4.6. A contratação direta também elimina um dos principais benefícios proporcionados pelo mercado de agenciamento de viagens: a pesquisa simultânea de diferentes alternativas disponíveis para atendimento da necessidade administrativa.

4.5.4.7. Dessa forma, conclui-se que essa solução não atende integralmente às necessidades identificadas neste Estudo Técnico Preliminar.

4.5.5. Sistema de Registro de Preços

4.5.5.1. Também foi avaliada a utilização do Sistema de Registro de Preços. Entretanto, verificou-se que essa solução apresenta limitações semelhantes às identificadas na contratação mediante fornecedor único por pregão eletrônico.

4.5.5.2. O Sistema de Registro de Preços mostra-se especialmente adequado para objetos cujos preços permaneçam relativamente estáveis durante a vigência da ata.

4.5.5.3. No mercado de transporte aéreo, contudo, o principal componente econômico da contratação — a tarifa aérea — sofre alterações permanentes, impossibilitando o registro prévio das condições comerciais que efetivamente existirão quando surgirem as futuras demandas da Administração.

4.5.5.4. Na prática, eventual Ata de Registro de Preços acabaria registrando apenas elementos acessórios da contratação, permanecendo a tarifa aérea submetida às oscilações naturais do mercado.

4.5.5.5. Consequentemente, a utilização do Sistema de Registro de Preços não elimina a necessidade de realização de pesquisa de mercado no momento da emissão das



passagens, circunstância que reduz sua aderência às características do objeto.

4.5.6. Procedimento auxiliar de credenciamento

4.5.6.1. O procedimento auxiliar de credenciamento apresenta estrutura operacional distinta das soluções anteriormente analisadas.

4.5.6.2. Ao invés de selecionar previamente um único fornecedor, a Administração promove chamamento público destinado ao credenciamento de todas as empresas que atendam aos requisitos estabelecidos no edital.

4.5.6.3. Constituído o cadastro de credenciadas, cada necessidade administrativa passa a ser submetida à competição entre as empresas habilitadas, permitindo que a proposta mais vantajosa seja identificada contemporaneamente ao surgimento da demanda.

4.5.6.4. Essa sistemática preserva a competição durante toda a execução da contratação, amplia o universo de fornecedores aptos ao atendimento das demandas e reduz a dependência operacional de único prestador.

4.5.6.5. Além disso, o credenciamento permite o ingresso permanente de novos interessados durante toda a vigência do procedimento, fortalecendo continuamente o ambiente concorrencial.

4.5.6.6. Diferentemente da contratação por fornecedor único, a proposta mais vantajosa deixa de ser presumida com base em disputa realizada meses antes da necessidade administrativa e passa a ser identificada sempre que houver demanda de emissão de passagens.

4.5.6.7. Essa característica demonstra maior compatibilidade entre o credenciamento e a dinâmica econômica do mercado analisado.

5. JUSTIFICATIVA DA SOLUÇÃO ESCOLHIDA

5.1. Adequação do procedimento auxiliar de credenciamento às características do objeto

5.1.1. Concluído o levantamento de mercado e analisadas as alternativas disponíveis para atendimento da necessidade administrativa, verifica-se que o procedimento auxiliar de credenciamento apresenta maior aderência às características econômicas, operacionais e jurídicas do objeto deste Estudo Técnico Preliminar.

5.1.2. A conclusão ora apresentada não decorre da simples existência de previsão legal para utilização do credenciamento, mas da compatibilidade entre a dinâmica do



mercado de transporte aéreo e a sistemática de contratação disciplinada pelos arts. 78, inciso I, e 79 da Lei Federal nº 14.133/2021.

5.1.3. Mediante chamamento público, a Administração possibilita o credenciamento de todas as empresas que preencham os requisitos previamente estabelecidos no edital.

5.1.4. Constituído o cadastro de empresas credenciadas, cada necessidade administrativa passa a ser submetida à competição entre todos os prestadores aptos, permitindo que a proposta mais vantajosa seja identificada contemporaneamente ao surgimento da demanda.

5.1.5. Esse modelo amplia significativamente a possibilidade de obtenção das melhores condições comerciais disponíveis no mercado, preservando a competição durante toda a vigência do credenciamento e reduzindo a dependência operacional de fornecedor único.

5.1.6. Verifica-se, portanto, que a solução proposta apresenta elevada compatibilidade com as características econômicas do objeto e atende de forma mais adequada ao interesse público identificado neste Estudo Técnico Preliminar.

5.2. Inadequação relativa da contratação mediante fornecedor único

5.2.1. A conclusão pela adoção do credenciamento não pressupõe qualquer incompatibilidade jurídica da contratação mediante pregão eletrônico ou outra modalidade licitatória destinada à seleção de fornecedor único.

5.2.2. Ao contrário, reconhece-se que o pregão eletrônico permanece plenamente aplicável à contratação de serviços de agenciamento de viagens, sendo amplamente utilizado pelos órgãos e entidades da Administração Pública.

5.2.3. Todavia, a existência de modalidade juridicamente adequada não afasta o dever da Administração de identificar, durante a fase de planejamento, qual solução apresenta maior aderência às características concretas da necessidade administrativa.

5.2.4. Nesse contexto, observa-se que a contratação mediante fornecedor único concentra toda a competição na fase licitatória.

5.2.5. Encerrado o procedimento competitivo, a Administração passa a depender exclusivamente das condições comerciais apresentadas pela empresa vencedora, inexistindo mecanismo que possibilite comparar, durante a execução contratual, as alternativas disponíveis junto aos demais operadores do mercado.

5.2.6. O credenciamento, por sua vez, preserva a competição durante toda a execução



da contratação, permitindo que cada demanda seja submetida à comparação entre as propostas apresentadas pelas empresas previamente credenciadas.

5.2.7. Assim, a diferença entre os modelos não reside na legalidade da contratação. Ambos encontram fundamento na Lei Federal nº 14.133/2021.

5.2.8. A distinção encontra-se na maior aderência do credenciamento às características do mercado analisado, circunstância que amplia a capacidade da Administração de selecionar a proposta mais vantajosa para cada demanda específica.

5.3. Enquadramento jurídico da solução

5.3.1. A Lei Federal nº 14.133/2021 promoveu significativa evolução no regime jurídico das contratações públicas ao conferir disciplina expressa aos procedimentos auxiliares de contratação.

5.3.2. Nos termos do art. 78, inciso I, constitui procedimento auxiliar o credenciamento, cuja disciplina específica encontra-se estabelecida no art. 79 da referida lei.

5.3.3. O inciso III do art. 79 admite expressamente a utilização do credenciamento nas hipóteses em que a contratação envolva mercados fluidos.

5.3.4. Embora a legislação não apresente definição legal desse conceito, a interpretação sistemática da norma, em conjunto com as características econômicas identificadas neste Estudo Técnico Preliminar, permite concluir que o mercado de emissão de passagens aéreas apresenta os elementos necessários ao seu enquadramento nessa hipótese legal.

5.3.5. Conforme demonstrado no levantamento de mercado, a permanente alteração das tarifas, a multiplicidade de canais de distribuição, a utilização de diferentes plataformas tecnológicas e a impossibilidade de identificação antecipada da proposta mais vantajosa evidenciam que a competição deve permanecer durante toda a execução da contratação.

5.3.6. Dessa forma, verifica-se compatibilidade entre a hipótese legal prevista no art. 79, inciso III, da Lei Federal nº 14.133/2021 e as características do objeto da presente contratação.

5.4. Aplicação subsidiária do Decreto Federal nº 11.878/2024

5.4.1. A Câmara Municipal de Rolim de Moura possui regulamentação própria destinada à aplicação da Lei Federal nº 14.133/2021.

5.4.2. Entretanto, referido regulamento não disciplinou especificamente os procedimentos auxiliares de contratação, especialmente o credenciamento previsto no art.



78, inciso I, da Lei nº 14.133/2021. Essa circunstância, contudo, não impede a utilização do instituto.

5.4.3. A disciplina jurídica do credenciamento encontra fundamento direto na própria Lei Federal nº 14.133/2021, sendo plenamente possível sua utilização mediante regulamentação específica constante do edital de chamamento público.

5.4.4. Sem prejuízo dessa possibilidade, mostra-se conveniente a adoção subsidiária, no que for compatível com a organização administrativa da Câmara Municipal, das disposições constantes do Decreto Federal nº 11.878, de 9 de janeiro de 2024.

5.4.5. Embora referido decreto possua aplicação obrigatória apenas no âmbito da Administração Pública federal direta, autárquica e fundacional, seu conteúdo representa importante referência técnica para disciplinar aspectos procedimentais relacionados ao credenciamento, especialmente quanto ao ingresso permanente de novos interessados, processamento dos pedidos de credenciamento, formalização das contratações específicas, hipóteses de suspensão e descredenciamento e demais procedimentos operacionais.

5.4.6. Sua utilização subsidiária não decorre de imposição normativa, mas da adoção de boas práticas administrativas capazes de conferir maior segurança jurídica, uniformidade procedimental e previsibilidade à execução do credenciamento.

5.5. Convergência com a evolução normativa, doutrinária e administrativa

5.5.1. A solução proposta neste Estudo Técnico Preliminar encontra correspondência com a evolução do regime jurídico das contratações públicas inaugurado pela Lei Federal nº 14.133/2021.

5.5.2. A positivação do credenciamento como procedimento auxiliar e a posterior edição do Decreto Federal nº 11.878/2024 evidenciam a intenção do legislador e do regulador de ampliar os instrumentos disponíveis à Administração para contratação em mercados cujas características não se ajustem integralmente aos modelos tradicionais de seleção de fornecedor único.

5.5.3. No campo doutrinário, observa-se crescente reconhecimento de que o credenciamento deixou de constituir procedimento excepcional, passando a integrar o conjunto de soluções ordinárias previstas pela Lei nº 14.133/2021 para atendimento de necessidades administrativas específicas.

5.5.4. Também merece destaque o entendimento de que a ausência de regulamentação municipal específica sobre o credenciamento não impede sua utilização,



desde que o procedimento encontre fundamento direto na Lei nº 14.133/2021 e que o edital estabeleça, de forma clara e objetiva, as regras de funcionamento do procedimento.

5.5.5. Essa compreensão foi amplamente desenvolvida pela doutrina especializada, inclusive pela Zênite Consultoria¹, ao sustentar que a inexistência de regulamentação própria não impede a utilização do credenciamento, desde que sejam observados os princípios e as disposições da Lei Federal nº 14.133/2021.

5.5.6. No plano administrativo, observa-se a progressiva utilização do credenciamento para objetos relacionados ao transporte aéreo.

5.5.7. Destaca-se, nesse contexto, o Credenciamento nº 01/2026², promovido pela Central de Compras do Ministério da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos, cuja fundamentação reconheceu expressamente que a dinâmica do mercado de transporte aéreo apresenta características compatíveis com a hipótese de mercado fluido prevista no art. 79 da Lei nº 14.133/2021.

5.5.8. Importa esclarecer que referido procedimento possui sujeito distinto daquele ora analisado, uma vez que envolveu o credenciamento direto de companhias aéreas.

5.5.9. Todavia, sua relevância não decorre da identidade do objeto, mas da identidade da fundamentação econômica adotada.

5.5.10. Em ambos os casos, a utilização do credenciamento decorre da constatação de que a proposta mais vantajosa somente pode ser identificada mediante preservação da competição no momento em que surge a necessidade administrativa.

5.5.11. Essa convergência entre legislação, regulamentação, doutrina e prática administrativa reforça as conclusões alcançadas neste Estudo Técnico Preliminar, sem substituir a fundamentação construída a partir das características específicas da contratação pretendida pela Câmara Municipal de Rolim de Moura.

6. COMPATIBILIDADE DA SOLUÇÃO ADOTADA COM OS PRINCÍPIOS DA LEI FEDERAL Nº 14.133/2021

6.1. A escolha do procedimento auxiliar de credenciamento para contratação de empresas especializadas na prestação de serviços de agenciamento de viagens não decorre exclusivamente da possibilidade jurídica prevista nos arts. 78, inciso I, e 79 da Lei Federal nº

¹ Disponível em: <https://zenite.blog.br/a-falta-de-regulamentacao-municipal-do-credenciamento-impede-a-sua-utilizacao/> acesso em 15/07/2026 às 12h:05.

² Disponível em: https://www.gov.br/gestao/pt-br/assuntos/central-de-compras/transparencia/credenciamentos/arquivos/2026-1/Credenciamento%2001_2026 acesso às 12h:07.



6.1.1. A solução adotada mostra-se compatível com os princípios estruturantes que orientam o regime jurídico das contratações públicas instituído pela referida lei, especialmente aqueles relacionados ao planejamento, eficiência, economicidade, competitividade, isonomia, transparência, motivação, julgamento objetivo e governança.

6.1.2. Essa compatibilidade resulta da correspondência entre a dinâmica do mercado objeto da contratação e a forma de operacionalização proporcionada pelo credenciamento, circunstância que permite à Administração estruturar procedimento apto à seleção contínua da proposta mais vantajosa durante toda a execução da contratação.

6.2. Princípio do Planejamento

6.2.1. A Lei Federal nº 14.133/2021 atribuiu ao planejamento posição central no processo de contratação pública, exigindo que a Administração identifique previamente sua necessidade, analise o mercado, avalie as soluções disponíveis e fundamente tecnicamente a escolha da alternativa que melhor atenda ao interesse público.

6.2.2. O presente Estudo Técnico Preliminar foi elaborado em observância a essa diretriz.

6.2.3. A escolha do credenciamento não decorreu de decisão previamente estabelecida, mas da análise das características do mercado de transporte aéreo, da comparação entre os modelos de contratação juridicamente disponíveis e da verificação de que a manutenção da competição durante a execução da contratação apresenta maior aderência às particularidades do objeto.

6.3. Princípio da Eficiência

6.3.1. O princípio da eficiência impõe à Administração Pública o dever de estruturar procedimentos capazes de produzir os melhores resultados possíveis com adequada utilização dos recursos públicos disponíveis.

6.3.2. No contexto da presente contratação, a eficiência não se limita à rapidez na emissão das passagens aéreas.

6.3.3. Ela compreende a adoção de modelo contratual apto a preservar ambiente concorrencial permanente, possibilitando que cada necessidade administrativa seja atendida mediante comparação entre as propostas apresentadas pelas empresas previamente credenciadas.

6.3.4. Essa sistemática amplia a capacidade da Administração de selecionar



continuamente a proposta mais vantajosa, reduzindo riscos decorrentes da concentração da execução em fornecedor único e aumentando a flexibilidade operacional diante da constante alteração das condições comerciais do mercado.

6.4. Princípio da Economicidade

6.4.1. A economicidade constitui consequência direta da solução adotada. Nos mercados caracterizados pela estabilidade dos preços, a realização de procedimento competitivo anterior à contratação normalmente mostra-se suficiente para assegurar a proposta mais vantajosa durante toda a execução contratual.

6.4.2. Entretanto, conforme demonstrado neste Estudo Técnico Preliminar, o mercado de transporte aéreo apresenta dinâmica econômica distinta.

6.4.3. A permanente alteração das tarifas faz com que a proposta mais vantajosa somente possa ser identificada mediante comparação contemporânea às necessidades administrativas.

6.4.4. O credenciamento preserva essa possibilidade ao permitir que todas as empresas previamente habilitadas disputem cada emissão de passagem, ampliando a probabilidade de obtenção da proposta mais vantajosa para a Administração.

6.4.5. A economicidade, portanto, decorre da preservação permanente da competição.

6.5. Princípio da Competitividade

6.5.1. A competitividade representa um dos principais fundamentos da solução adotada.

6.5.2. Enquanto os modelos tradicionais concentram a competição em único procedimento licitatório realizado antes da execução contratual, o credenciamento permite que ela permaneça presente durante toda a vigência da contratação.

6.5.3. Além disso, a manutenção do edital permanentemente aberto possibilita o ingresso contínuo de novos interessados que preencham os requisitos estabelecidos pela Administração, impedindo o fechamento do mercado e preservando a concorrência durante toda a vigência do procedimento.

6.5.4. A competição deixa, assim, de constituir ato isolado para tornar-se característica permanente da execução contratual.

6.6. Princípio da Isonomia



6.6.1. A isonomia será assegurada mediante tratamento uniforme a todos os interessados.

6.6.2. Todas as empresas que atenderem às condições previstas no edital poderão integrar o cadastro de credenciadas, inexistindo limitação quantitativa para ingresso no procedimento.

6.6.3. Da mesma forma, para cada demanda específica, todas as empresas cujo credenciamento tenha sido deferido até a data de expedição da solicitação de cotação receberão simultaneamente as mesmas informações, dispondo do mesmo prazo para apresentação das propostas e submetendo-se aos mesmos critérios objetivos de julgamento.

6.6.4. A igualdade de tratamento será concretizada pela igualdade de oportunidade para participação em cada disputa específica, e não pela distribuição igualitária das demandas entre os credenciados.

6.6.5. Essa distinção decorre das próprias características do mercado analisado, no qual a preservação da competição constitui elemento indispensável à seleção da proposta mais vantajosa.

6.7. Princípio do Julgamento Objetivo

6.7.1. O julgamento das propostas observará critérios previamente definidos no edital de credenciamento e no Termo de Referência, vedada qualquer forma de escolha discricionária entre as empresas credenciadas.

6.7.2. Cada contratação específica será decidida mediante análise objetiva das propostas apresentadas, observando-se exclusivamente os parâmetros estabelecidos no instrumento convocatório.

6.7.3. A decisão administrativa será integralmente motivada e instruída com os documentos necessários à demonstração da regularidade do procedimento.

6.7.4. Essa sistemática assegura verificabilidade das decisões administrativas e reduz significativamente o espaço para avaliações subjetivas.

6.7.5. O edital de credenciamento e o Termo de Referência estabelecerão, ainda, critérios objetivos e sucessivos de desempate, aplicáveis quando duas ou mais propostas apresentarem valor global idêntico, de modo a afastar qualquer margem de escolha discricionária pela Administração.

6.8. Princípios da Transparência e da Motivação

6.8.1. Todas as etapas relacionadas à execução do credenciamento serão



formalmente registradas no processo administrativo correspondente.

6.8.2. Cada demanda conterá a solicitação do setor demandante, as cotações apresentadas pelas empresas credenciadas, o demonstrativo comparativo das propostas, a justificativa da seleção realizada e os demais documentos necessários à completa rastreabilidade da decisão administrativa.

6.8.3. A documentação integral do procedimento fortalece os mecanismos de controle interno e externo, permitindo plena fiscalização pelos órgãos competentes e assegurando transparência aos atos praticados.

6.9. Princípio da Segregação de Funções

6.9.1. A operacionalização do credenciamento observará adequada distribuição de competências entre os agentes públicos envolvidos.

6.9.2. Compete ao setor demandante identificar a necessidade administrativa, definir as características do deslocamento e formalizar a solicitação correspondente.

6.9.3. À Comissão de Credenciamento incumbirá conduzir o procedimento de chamamento público, e analisar os pedidos de credenciamento.

6.9.4. Ao gestor da contratação competirá expedir as Solicitações de Propostas às empresas credenciadas, conduzir operacionalmente a competição específica e instruir os processos administrativos correspondentes, vedada sua participação no julgamento.

6.9.5. Competirá igualmente à Comissão de Credenciamento, com exclusividade, o julgamento das propostas recebidas, a elaboração do Mapa Comparativo de Propostas e a lavratura da Ata de Julgamento, assegurando-se a separação entre o agente que instaura a competição específica e o órgão colegiado que decide o seu resultado.

6.9.6. À autoridade competente caberá a prática dos atos decisórios previstos na legislação e na regulamentação interna.

6.9.7. Essa distribuição de atribuições fortalece a governança da contratação, reduz riscos relacionados à concentração de competências e amplia a confiabilidade do procedimento administrativo.

6.10. Princípio da Governança das Contratações Públicas

6.10.1. A solução adotada também se harmoniza com o modelo de governança instituído pela Lei Federal nº 14.133/2021.

6.10.2. A contratação é precedida de planejamento, levantamento de mercado,



avaliação das alternativas disponíveis, análise de riscos e definição objetiva dos procedimentos que orientarão a execução do credenciamento.

6.10.3. Além disso, a documentação produzida durante a vigência do procedimento permitirá o acompanhamento do desempenho das empresas credenciadas, o aperfeiçoamento contínuo dos procedimentos administrativos e a produção de informações relevantes para futuras contratações.

6.10.4. Essa sistemática fortalece a gestão das contratações públicas e contribui para o aperfeiçoamento contínuo da atuação administrativa.

7. DESCRIÇÃO DA SOLUÇÃO COMO UM TODO

7.1. Concluída a análise da necessidade administrativa, do mercado objeto da contratação, das soluções disponíveis e da compatibilidade do credenciamento com os princípios da Lei Federal nº 14.133/2021, verifica-se que a solução mais adequada consiste na realização de chamamento público destinado ao credenciamento de empresas especializadas na prestação de serviços de agenciamento de viagens para emissão de passagens aéreas nacionais.

7.1.1. A solução proposta não tem por finalidade selecionar previamente um único fornecedor responsável pela execução integral dos serviços durante toda a vigência da contratação.

7.1.2. Sua finalidade consiste na constituição de cadastro de empresas previamente habilitadas, aptas a disputar cada necessidade específica de emissão de passagens que venha a surgir durante a vigência do credenciamento.

7.1.3. Para implementação dessa solução, a Administração promoverá a publicação de edital de chamamento público, permanecendo assegurada, durante toda a vigência do credenciamento, a possibilidade de ingresso de novos interessados que atendam às condições estabelecidas no instrumento convocatório.

7.1.4. As empresas que atenderem aos requisitos de habilitação serão formalmente credenciadas, passando a integrar o cadastro oficial de prestadores aptos à execução dos serviços.

7.1.5. Sempre que houver necessidade de emissão de passagens aéreas, o setor demandante fará a solicitação de compra mediante Documento de Formalização de Demanda – DFD ou solicitação de proposta, que constituirá a ordem administrativa para processamento da contratação, contendo todas as informações necessárias ao atendimento da necessidade institucional.



7.1.6. O DFD ou solicitação de compra/proposta de passagem deverá indicar, sempre que possível, origem, destino, datas pretendidas para embarque e retorno, horários preferenciais, necessidade de bagagem despachada, justificativas para eventuais restrições operacionais e demais elementos indispensáveis à adequada formulação das propostas pelas empresas credenciadas.

7.1.7. Recebida a demanda, a o gestor ou fiscal do contrato encaminhará solicitação padronizada de cotação, simultaneamente, a todas as empresas cujo credenciamento tenha sido deferido até a data da expedição da solicitação correspondente.

7.1.8. A convocação deverá assegurar igualdade de informações, identidade das especificações do objeto, prazo uniforme para apresentação das propostas e observância dos critérios objetivos estabelecidos no edital.

7.1.9. Cada competição específica terá por objetivo identificar a proposta mais vantajosa para atendimento da necessidade administrativa, observando-se, como regra geral, o menor valor global para execução integral da demanda.

7.1.10. Todavia, considerando que o objeto envolve deslocamento de agentes públicos para participação em compromissos institucionais previamente agendados, as propostas deverão observar itinerários compatíveis com o interesse público, evitando, sempre que existirem alternativas razoáveis, itinerários que imponham escalas, conexões ou tempos de deslocamento manifestamente desproporcionais em relação às opções normalmente disponíveis para o mesmo trecho, preservando o equilíbrio entre economicidade, eficiência e atendimento do interesse público. Tal diretriz busca conciliar os princípios da economicidade e da eficiência, impedindo que a Administração seja compelida a selecionar propostas que, embora apresentem pequena vantagem econômica, acarretem perda significativa de tempo útil, aumento do desgaste do passageiro ou prejuízo ao adequado cumprimento da finalidade pública da viagem.

7.1.11. Cada empresa apresentará proposta contemplando o atendimento integral da demanda encaminhada pela Administração, indicando, no mínimo, a companhia aérea, os voos ofertados, horários, franquia de bagagem, prazo de validade da proposta e o valor global necessário ao atendimento da solicitação.

7.1.12. Para fins de julgamento, será considerada a proposta mais vantajosa para a Administração, observados os critérios objetivos estabelecidos no edital de credenciamento.

7.1.13. A comparação entre as propostas ocorrerá exclusivamente entre aquelas apresentadas em resposta à mesma solicitação de cotação, assegurando igualdade de



condições entre todas as empresas participantes daquela disputa específica.

7.1.14. Encerrada a fase de julgamento, a empresa vencedora será convocada para emissão dos bilhetes correspondentes, permanecendo as demais empresas regularmente credenciadas aptas a participar das futuras demandas.

7.1.15. Importa destacar que o credenciamento não estabelece distribuição prévia de demandas entre os prestadores.

7.1.16. Cada necessidade administrativa constituirá procedimento autônomo de seleção da proposta mais vantajosa, preservando-se a competição durante toda a vigência do credenciamento.

7.1.17. Também não haverá limitação ao ingresso de novos interessados durante a vigência do procedimento.

7.1.18. Os pedidos de credenciamento poderão ser apresentados a qualquer tempo, observadas as condições estabelecidas no edital, passando a empresa habilitada a integrar automaticamente o cadastro de credenciadas para participação nas futuras solicitações de cotação.

7.1.19. Para cada demanda específica, participarão exclusivamente as empresas cujo credenciamento tenha sido deferido até a data de expedição da solicitação de propostas correspondente, preservando-se a isonomia entre os participantes daquela disputa.

7.1.20. A operacionalização do procedimento observará as disposições da Lei Federal nº 14.133/2021, da regulamentação interna da Câmara Municipal de Rolim de Moura e, subsidiariamente, no que for compatível, as normas procedimentais estabelecidas pelo Decreto Federal nº 11.878/2024, além das disposições específicas constantes do edital de credenciamento.

7.1.21. A solução proposta permite compatibilizar as características econômicas do mercado de transporte aéreo com os princípios que regem as contratações públicas, preservando a competição durante toda a execução da contratação, ampliando as possibilidades de seleção da proposta mais vantajosa e assegurando tratamento isonômico a todas as empresas credenciadas.

7.2. Instrumentos de operacionalização da solução

7.2.1. A execução do procedimento auxiliar de credenciamento será operacionalizada mediante utilização de documentos administrativos padronizados, destinados a assegurar uniformidade procedimental, rastreabilidade das decisões



administrativas e adequada instrução dos processos de contratação.

7.2.2. A identificação da necessidade administrativa ocorrerá mediante **Documento de Formalização de Demanda – DFD numerado**, elaborado pelo setor demandante, contendo os elementos necessários à caracterização do deslocamento pretendido.

7.2.3. Recebido o **DFD numerado** ou solicitação de compra, o gestor ou fiscal de contrato expedirá Solicitação de Propostas – SP, documento destinado à instauração da disputa específica entre as empresas credenciadas.

7.2.4. A Solicitação de Propostas respeitará o horário de expediente da Câmara Municipal de Rolim de Moura/RO, e conterá, no mínimo:

- a) identificação do processo administrativo;
- b) número sequencial da Solicitação de Propostas;
- c) identificação do Documento de Formalização de Demanda correspondente;
- d) descrição do objeto da contratação;
- e) origem e destino;
- f) datas pretendidas para embarque e retorno;
- g) horários preferenciais, quando houver;
- h) necessidade de bagagem despachada, quando aplicável;
- i) prazo para apresentação das propostas;
- j) forma de encaminhamento das propostas;
- k) data e horário de encerramento do recebimento das propostas.

7.2.5. A Solicitação de Propostas será encaminhada simultaneamente a todas as empresas regularmente credenciadas por meio de endereço eletrônico institucional da Câmara Municipal, admitida a utilização complementar de aplicativo de mensagens instantâneas para aviso de sua expedição, hipótese em que o comprovante de encaminhamento integrará o processo administrativo, de modo a preservar a simultaneidade das comunicações e a rastreabilidade dos atos, na forma do art. 12, inciso VI, da Lei Federal nº 14.133/2021.

7.2.6. As propostas serão recebidas exclusivamente em endereço eletrônico institucional único, definido no edital e no Termo de Referência, vedado o recebimento por aplicativo de mensagens ou por qualquer outro canal, de modo a assegurar registro íntegro



do horário de recebimento e a preservar a confidencialidade das propostas até o encerramento do prazo.

7.2.7. O prazo para apresentação das propostas será exíguo e proporcional à volatilidade tarifária demonstrada nos itens 4 e 9 deste Estudo Técnico Preliminar, computado exclusivamente dentro do horário de expediente da Câmara Municipal e contado a partir do encaminhamento da Solicitação de Propostas por meio do endereço eletrônico institucional, cabendo ao edital e ao Termo de Referência fixá-lo em concreto.

7.2.8. A fixação de prazo reduzido decorre de necessidade técnica, e não de conveniência administrativa: as tarifas aéreas ofertadas possuem validade limitada e a demora na conclusão da competição específica acarreta a perda das condições comerciais apuradas, frustrando a própria finalidade do procedimento.

7.2.9. Encerrado o prazo estabelecido, a Comissão de credenciamento elaborará quadro comparativo contendo as propostas recebidas, promovendo o julgamento objetivo mediante aplicação dos critérios previamente estabelecidos no edital e selecionando a proposta mais vantajosa para atendimento da demanda administrativa.

7.2.10. Todos os documentos produzidos integrarão o respectivo processo administrativo, assegurando plena rastreabilidade dos atos praticados e viabilizando o exercício do controle interno e externo.

8. REQUISITOS DA CONTRATAÇÃO

8.1. Os requisitos da contratação compreendem o conjunto de condições jurídicas, técnicas, operacionais e administrativas indispensáveis para assegurar a adequada execução dos serviços objeto do presente Estudo Técnico Preliminar.

8.1.1. As exigências estabelecidas neste capítulo possuem como finalidade garantir padrão mínimo de qualidade na prestação dos serviços, preservando a competitividade entre os interessados e assegurando que todas as empresas credenciadas possuam condições equivalentes para atendimento das demandas da Câmara Municipal de Rolim de Moura.

8.1.2. Em observância ao princípio da competitividade, somente serão exigidos requisitos estritamente necessários à adequada execução do objeto, vedada a imposição de exigências que restrinjam injustificadamente a participação de interessados.

8.2. Requisitos Jurídicos

8.2.1. Poderão participar do credenciamento pessoas jurídicas regularmente constituídas cujo objeto social seja compatível com a prestação de serviços de agenciamento



de viagens.

8.2.2. As empresas deverão manter, durante toda a vigência do credenciamento, regularidade jurídica, fiscal, trabalhista e econômico-financeira, observadas as exigências estabelecidas na Lei Federal nº 14.133/2021 e no edital de chamamento público.

8.2.3. As condições de habilitação deverão permanecer válidas durante toda a execução do credenciamento, podendo a Administração promover verificações periódicas ou sempre que entender necessário.

8.2.4. O ingresso de novos interessados permanecerá aberto durante toda a vigência do credenciamento, observadas as condições estabelecidas no edital.

8.3. Requisitos Técnicos

8.3.1. As empresas deverão demonstrar capacidade técnica compatível com a prestação dos serviços de agenciamento de viagens, compreendendo, no mínimo, pesquisa de tarifas, reservas, emissões, remarcações, cancelamentos, reembolsos e suporte operacional relacionado ao transporte aéreo nacional.

8.3.2. A comprovação da capacidade técnica deverá observar exclusivamente requisitos proporcionais à complexidade do objeto, vedada a imposição de exigências que restrinjam indevidamente a competitividade.

8.3.3. Não será exigida acreditação direta junto à International Air Transport Association – IATA como condição obrigatória para participação no credenciamento, uma vez que empresas especializadas podem operar regularmente por intermédio de consolidadoras ou outros canais legítimos de comercialização de passagens, desde que possuam plena capacidade operacional para execução dos serviços.

8.4. Requisitos Operacionais

8.4.1. As empresas credenciadas deverão manter estrutura operacional apta ao atendimento das demandas da Câmara Municipal durante toda a vigência do credenciamento.

8.4.2. Deverão disponibilizar canais permanentes de comunicação por telefone, *app* de mensagens e correio eletrônico, bem como atendimento em situações emergenciais relacionadas a cancelamentos, remarcações ou alterações de voos que possam comprometer o deslocamento dos agentes públicos.

8.4.3. As propostas deverão ser apresentadas dentro do prazo estabelecido em cada Solicitação de Propostas – SP.



8.4.4. Cada proposta deverá contemplar integralmente as especificações constantes da Solicitação de Propostas, indicando, no mínimo:

- a) companhia aérea;
- b) identificação dos voos;
- c) datas e horários;
- d) franquia de bagagem, quando aplicável;
- e) prazo de validade da proposta;
- f) valor global para atendimento integral da demanda.

8.4.5. O julgamento observará exclusivamente os critérios previamente definidos no edital.

8.4.6. A ausência de apresentação de proposta para determinada Solicitação de Propostas implicará apenas renúncia à participação naquela disputa específica, permanecendo a empresa regularmente credenciada para participação nas futuras demandas.

8.5. Requisitos da execução

8.5.1. As empresas deverão emitir os bilhetes imediatamente após o recebimento da autorização expedida pela Administração, observando os prazos estabelecidos no edital.

8.5.2. Também deverão prestar suporte durante toda a execução da viagem, realizando remarcações, cancelamentos, reembolsos e demais providências necessárias ao atendimento das necessidades administrativas.

8.5.3. Todas as alterações promovidas durante a execução deverão ser previamente comunicadas à Administração, sempre que houver impacto financeiro ou operacional.

8.6. Requisitos de Governança e Controle

8.6.1. Todas as demandas deverão ser processadas mediante utilização dos documentos padronizados estabelecidos pela Administração.

8.6.2. A emissão de passagens será precedida, obrigatoriamente, dos seguintes documentos:

- a) Documento de Formalização da Demanda ou solicitação de compra;
- b) Solicitação de Propostas – SP;
- c) propostas apresentadas pelas empresas credenciadas;
- d) Mapa Comparativo de Propostas – MCP;



e) ato de julgamento da proposta mais vantajosa;

f) autorização para emissão da passagem.

8.6.3. A padronização documental visa assegurar rastreabilidade integral da contratação, fortalecer os mecanismos de controle interno, facilitar a fiscalização pelos órgãos de controle externo e conferir uniformidade aos procedimentos administrativos.

9. ESTIMATIVA DAS QUANTIDADES E RESPECTIVA MEMÓRIA DE CÁLCULO

9.1. Nos termos do inciso IV do § 1º do art. 18 da Lei Federal nº 14.133/2021, o Estudo Técnico Preliminar deve conter as estimativas das quantidades a serem contratadas, acompanhadas das respectivas memórias de cálculo e dos documentos que lhes dão suporte.

9.2. A estimativa apresentada neste item foi construída a partir da execução efetivamente realizada pela Câmara Municipal nos exercícios de 2024, 2025 e 2026, no elemento de despesa 33.90.33.00 (Passagens e Despesas com Locomoção), tendo como suporte documental os autos do Processo Administrativo nº 20/2025 (Pregão Eletrônico nº 002/2025), contratação correlata de mesmo objeto, notadamente as Notas de Liquidação nº 109/2026 e nº 278/2026, as Faturas/Duplicatas e os bilhetes eletrônicos neles juntados.

9.3. Da unidade de medida adotada

9.3.1. A quantificação do objeto exige definição prévia da unidade de medida, uma vez que o bilhete aéreo não constitui unidade homogênea.

9.3.2. Verificou-se, na execução dos exercícios anteriores, que uma mesma viagem de ida e retorno pode originar bilhete único, quando integralmente operada pela mesma companhia aérea, ou dois bilhetes distintos, quando a ida e o retorno são operados por transportadoras diversas. Assim ocorreu, respectivamente, na emissão de 23/02/2026, sob o localizador WRCFQX, e na emissão de 15/05/2026, sob os localizadores CGMILO e OKQGZN.

9.3.3. Por essa razão, adota-se como unidade primária de medida o deslocamento, assim entendido o percurso de ida e retorno de um agente público para atendimento de uma mesma necessidade institucional, mantendo-se o bilhete aéreo como unidade secundária de controle.

9.3.4. A relação apurada entre as duas unidades, nos exercícios de 2025 e 2026, corresponde a 1,2857 bilhete por deslocamento, resultante de 27 (vinte e sete) bilhetes emitidos para 21 (vinte e um) deslocamentos.



9.4. Da série histórica apurada

9.4.1. A execução dos três últimos exercícios, expressa nas duas unidades de medida e nos valores efetivamente liquidados, é a seguinte:

Exercício	Deslocamentos	Bilhetes	Valor liquidado (R\$)	Custo médio por deslocamento (R\$)
2024	14	18	59.005,54	4.214,68
2025	16	21	98.470,32	6.154,40
2026 (jan. a jul.)	5	6	41.289,73	8.257,95

9.4.2. Os quantitativos do exercício de 2024 foram informados pela unidade competente em bilhetes individuais, em número de 18 (dezoito), convertidos em deslocamentos mediante aplicação da razão apurada nos exercícios subsequentes, resultando em 14 (quatorze) deslocamentos.

9.4.3. Os quantitativos dos exercícios de 2025 e 2026 foram apurados individualmente, bilhete a bilhete, a partir dos localizadores de reserva, dos passageiros nominados e das tabelas de tarifas constantes dos autos do Processo Administrativo nº 20/2025.

9.4.4. O exercício de 2026 compreende o período de janeiro a julho, correspondente a 7 (sete) meses de execução.

9.5. Da anualização do exercício em curso

9.5.1. Para permitir a comparação entre exercícios de extensão distinta, os quantitativos de 2026 foram anualizados mediante projeção linear, na forma seguinte: $5 \text{ deslocamentos} \div 7 \text{ meses} \times 12 \text{ meses} = 8,57 \text{ deslocamentos}$.

9.5.2. Registra-se, como limitação metodológica, que a projeção linear não incorpora eventual sazonalidade da demanda institucional, cuja mensuração demandaria série histórica mais extensa do que a disponível.

9.6. Da demanda provável estimada

9.6.1. A média aritmética dos três exercícios, considerado o de 2026 em base anualizada, corresponde a 12,86 deslocamentos, conforme a operação: $(14 + 16 + 8,57) \div 3 = 12,86$.

9.6.2. Adota-se, por conseguinte, a estimativa de 13 (treze) deslocamentos para o período de 12 (doze) meses de vigência do credenciamento.

9.6.3. Aplicada a razão de 1,2857 bilhete por deslocamento, a estimativa corresponde



a aproximadamente 17 (dezessete) bilhetes aéreos no mesmo período.

9.6.4. A estimativa ora apresentada destina-se ao dimensionamento da contratação e ao planejamento da despesa, não constituindo compromisso de contratação nem assegurando quantitativo mínimo de demandas às empresas credenciadas, conforme a sistemática descrita no item 7 deste Estudo Técnico Preliminar.

9.7. Da tendência verificada na série

9.7.1. A série histórica revela redução do volume físico de deslocamentos e elevação contínua do custo unitário. O custo médio por deslocamento passou de R\$ 4.214,68, em 2024, para R\$ 6.154,40, em 2025, e para R\$ 8.257,95, no exercício corrente, correspondendo a acréscimos sucessivos de 46,0% e 34,2%.

9.7.2. Esse comportamento confirma, com dados próprios desta Casa Legislativa, a caracterização do mercado de transporte aéreo como mercado fluido, na forma desenvolvida nos itens 4 e 5 deste Estudo Técnico Preliminar, evidenciando que a aferição da vantajosidade não pode ser realizada em momento anterior ao surgimento de cada necessidade administrativa.

9.8. Conclusão parcial

9.8.1. Com os elementos acima, tem-se por atendida a exigência do inciso IV do § 1º do art. 18 da Lei Federal nº 14.133/2021, mediante estimativa das quantidades acompanhada de memória de cálculo e de indicação dos documentos que lhe dão suporte, bem como a recomendação constante do item II.5 e da alínea "c" da conclusão do Parecer Jurídico de 10 de setembro de 2026.

10. ESTIMATIVA DO VALOR DA CONTRATAÇÃO

10.1. Nos termos do inciso VIII do § 1º do art. 18 da Lei Federal nº 14.133/2021, as contratações públicas devem ser precedidas da estimativa do valor da contratação.

10.2. Entretanto, as características econômicas do mercado objeto deste estudo impõem particularidades que distinguem a presente contratação da maioria das contratações administrativas.

10.3. Conforme demonstrado ao longo deste Estudo Técnico Preliminar, as tarifas aéreas são formadas mediante sistemas de precificação dinâmica, sofrendo alterações permanentes em razão de fatores como disponibilidade de assentos, antecedência da compra, sazonalidade, comportamento da demanda, políticas comerciais das companhias aéreas, alterações da malha aérea e demais variáveis mercadológicas.



10.4. Essa dinâmica impede que a Administração estabeleça, durante a fase preparatória, valor estimado capaz de refletir, com razoável grau de precisão, os preços que efetivamente serão praticados quando surgirem as futuras necessidades administrativas.

10.5. Além disso, a própria lógica do procedimento auxiliar de credenciamento adotado neste estudo tem por finalidade permitir que a proposta mais vantajosa seja identificada no momento da necessidade administrativa, mediante competição entre as empresas credenciadas.

10.6. Nessas condições, eventual pesquisa prévia de preços das passagens possuiria caráter meramente ilustrativo, não refletindo as condições comerciais que existirão por ocasião da emissão dos bilhetes e podendo induzir a interpretações equivocadas acerca da vantajosidade das futuras contratações.

10.7. Dessa forma, a estimativa do valor da contratação será construída considerando o histórico de despesas da Câmara Municipal com emissão de passagens aéreas nos últimos 03 exercícios financeiros, acrescido da projeção de demanda decorrente das necessidades institucionais identificadas, sem prejuízo de que cada contratação específica seja precedida de competição entre as empresas credenciadas, oportunidade em que será selecionada a proposta mais vantajosa para a Administração.

10.8. Assim, a estimativa global possuirá natureza orçamentária e servirá exclusivamente para fins de planejamento da despesa, não constituindo parâmetro de aceitabilidade para as propostas apresentadas durante a execução do credenciamento, cuja aferição ocorrerá mediante competição específica entre as empresas credenciadas.

10.9. A impossibilidade de estabelecimento de estimativa precisa para cada passagem aérea não decorre de deficiência do planejamento administrativo, mas das características intrínsecas do mercado objeto da contratação. Nessa hipótese, a utilização do histórico de execução orçamentária revela-se critério mais adequado para estimativa global da despesa, preservando-se a aferição da vantajosidade de cada contratação por meio da competição específica entre as empresas credenciadas.

10.10. A série histórica do elemento de despesa 33.90.33.00 (Passagens e Despesas com Locomoção), correspondente aos valores efetivamente liquidados, registra R\$ 59.005,54 no exercício de 2024, R\$ 98.470,32 no exercício de 2025 e R\$ 41.289,73 no período de janeiro a julho de 2026, este último composto pelas Notas de Liquidação nº 109/2026 (R\$ 35.345,96) e nº 278/2026 (R\$ 5.943,77).

10.11. Relacionados esses valores aos quantitativos apurados no item 9, obtém-se custo médio por deslocamento de R\$ 4.214,68 em 2024, R\$ 6.154,40 em 2025 e R\$ 8.257,95 no



exercício corrente.

10.12. Aplicada a demanda provável de 13 (treze) deslocamentos, a estimativa do valor da contratação varia conforme a base de custo adotada: (I) pelo custo médio ponderado dos exercícios de 2025 e 2026, de R\$ 6.655,24, obtém-se R\$ 86.518,13; (II) pelo patamar tarifário do exercício corrente, de R\$ 8.257,95, obtém-se R\$ 107.353,30.

10.13. O limite global de R\$ 100.000,00, fixado pela alta administração no Documento de Formalização da Demanda no exercício do juízo de conveniência e oportunidade, situa-se entre os dois cenários, comportando de 12,11 a 15,03 deslocamentos conforme o patamar tarifário que venha a prevalecer durante a vigência do credenciamento.

10.14. Registra-se expressamente que o referido limite constitui teto de dispêndio para fins de planejamento da despesa, e não compromisso de gasto, uma vez que o credenciamento não gera obrigação de contratar nem assegura quantitativo mínimo às empresas credenciadas, sendo a vantajosidade aferida em cada competição específica.

10.15. Consigna-se, por dever de transparência, que, mantido o patamar tarifário verificado no exercício de 2026, o limite global poderá revelar-se insuficiente para o atendimento integral da demanda provável estimada, hipótese em que o prosseguimento das contratações dependerá de nova manifestação da autoridade competente quanto à revisão do limite, mediante complementação do Documento de Formalização da Demanda e verificação da disponibilidade orçamentária correspondente.

10.16. Recomenda-se, em consequência, o acompanhamento periódico da execução pelo gestor da contratação, com comunicação à autoridade competente sempre que o dispêndio acumulado atingir 80% (oitenta por cento) do limite global, de modo a viabilizar a adoção tempestiva das providências cabíveis.

10.17. A metodologia ora explicitada atende à recomendação constante do item II.5 e da alínea "c" da conclusão do Parecer Jurídico de 10 de setembro de 2026, no que se refere à demonstração objetiva dos critérios utilizados para a definição do limite global.

11. JUSTIFICATIVA PARA O NÃO PARCELAMENTO DA CONTRATAÇÃO

11.1. Nos termos do inciso IX do § 1º do art. 18 da Lei Federal nº 14.133/2021, compete ao Estudo Técnico Preliminar avaliar a necessidade de parcelamento da contratação.

11.2. No caso em análise, verificou-se que o objeto possui natureza técnica e operacionalmente indivisível.

11.3. Os serviços de agenciamento de viagens compreendem conjunto integrado de



atividades relacionadas à pesquisa de mercado, reserva, emissão, remarcação, cancelamento, reembolso, suporte operacional e demais providências necessárias à adequada execução dos deslocamentos institucionais.

11.4. Embora cada emissão de passagem constitua demanda autônoma, todas são executadas mediante a mesma sistemática operacional estabelecida pelo procedimento de credenciamento.

11.5. O eventual parcelamento da contratação por tipos de serviços, regiões geográficas, companhias aéreas ou quaisquer outros critérios artificiais não produziriam benefícios técnicos ou econômicos para a Administração.

11.6. Ao contrário, tenderia a aumentar a complexidade administrativa da gestão do credenciamento, dificultando a manutenção de cadastro de credenciados, fragmentando os procedimentos de contratação e reduzindo a competitividade entre os prestadores.

11.7. Também não se mostra tecnicamente justificável a divisão do objeto por companhias aéreas, considerando que as empresas de agenciamento de viagens atuam justamente na pesquisa simultânea de diferentes alternativas disponíveis no mercado, constituindo essa característica um dos principais benefícios da solução adotada.

11.8. Dessa forma, conclui-se que o objeto deve ser contratado de maneira única, preservando-se sua unidade funcional e operacional, sem prejuízo de que cada necessidade administrativa seja submetida à competição específica entre as empresas credenciadas, nos termos da sistemática proposta neste Estudo Técnico Preliminar.

12. DEMONSTRATIVO DOS RESULTADOS PRETENDIDOS

12.1. Nos termos do inciso X do § 1º do art. 18 da Lei Federal nº 14.133/2021, o presente Estudo Técnico Preliminar identifica os resultados que se pretende alcançar com a implementação da solução proposta.

12.2. A adoção do procedimento auxiliar de credenciamento busca aperfeiçoar a forma de contratação dos serviços de agenciamento de viagens pela Câmara Municipal de Rolim de Moura, adequando o modelo contratual às características econômicas do mercado de transporte aéreo e às necessidades institucionais da Administração.

12.3. O principal resultado esperado consiste na preservação da competição durante toda a execução da contratação, permitindo que cada demanda administrativa seja submetida à disputa entre as empresas previamente credenciadas, de forma a ampliar as possibilidades de seleção da proposta mais vantajosa para a Administração.



12.4. Como consequência dessa sistemática, espera-se reduzir os riscos inerentes à concentração da execução em fornecedor único, ampliando as alternativas disponíveis para atendimento das necessidades administrativas e fortalecendo a competitividade entre os prestadores.

12.5. Pretende-se, ainda, conferir maior flexibilidade operacional à Administração, permitindo que as contratações acompanhem a dinâmica do mercado de transporte aéreo, caracterizado pela constante alteração das tarifas, da disponibilidade de voos e das condições comerciais praticadas pelos diversos operadores econômicos.

12.6. Outro resultado esperado consiste no fortalecimento da transparência e da rastreabilidade dos procedimentos administrativos. A utilização de documentos padronizados, como o Documento de Formalização de Demanda - DFD, a Solicitação de Propostas - SP, o Mapa Comparativo de Propostas - MCP e a Ata de Julgamento, permitirá a completa reconstrução de cada contratação realizada no âmbito do credenciamento, facilitando a atuação dos órgãos de controle e assegurando maior segurança jurídica aos atos praticados.

12.7. Espera-se também aperfeiçoar a governança das contratações públicas mediante a padronização dos procedimentos administrativos, a definição objetiva das atribuições dos agentes públicos envolvidos e a implementação de mecanismos permanentes de acompanhamento do desempenho das empresas credenciadas.

12.8. Sob a perspectiva da eficiência administrativa, a solução permitirá racionalizar o processamento das demandas, reduzir o tempo necessário para emissão das passagens e proporcionar maior previsibilidade na condução dos procedimentos administrativos, sem prejuízo da observância dos princípios da isonomia, da publicidade, da motivação e do julgamento objetivo.

12.9. Por fim, pretende-se instituir modelo de contratação compatível com a evolução do regime jurídico das contratações públicas, alinhado às diretrizes da Lei Federal nº 14.133/2021 e apto a atender, de forma contínua, as necessidades institucionais da Câmara Municipal de Rolim de Moura.

13. PROVIDÊNCIAS A SEREM ADOTADAS PELA ADMINISTRAÇÃO PREVIAMENTE À CELEBRAÇÃO DO CONTRATO

13.1. Antes da celebração do contrato ou instrumento equivalente conforme art. 95 da lei 14.133/2021, a Administração deverá adotar as seguintes providências administrativas:

- a) formalização do processo administrativo de contratação, contendo os documentos que integram a fase preparatória da contratação, nos termos da Lei nº



14.133/2021 e da Resolução nº 01/2024/CMRM;

b) elaboração do Termo de Referência contendo as especificações técnicas do objeto, quantitativos estimados, critérios de execução, critérios objetivos de desempate, condições e prazo de pagamento, índice de atualização monetária aplicável ao atraso no pagamento, obrigações da contratada e demais requisitos necessários à execução contratual;

c) designação formal de gestor e fiscal do contrato, responsáveis pelo acompanhamento e fiscalização da execução dos serviços contratados;

d) verificação da disponibilidade orçamentária para atendimento das despesas decorrentes da contratação, observadas as classificações orçamentárias pertinentes;

e) publicação do aviso de contratação direta nos meios oficiais de divulgação, observadas as exigências legais relativas à transparência e publicidade dos atos administrativos.

14. CONTRATAÇÕES CORRELATAS E/OU INTERDEPENDENTES

14.1. Esta contratação se correlaciona com o pregão nº 02/2025, processo administrativo nº 20/2025, mesmo objeto deste processo.

15. DESCRIÇÃO DE POSSÍVEIS IMPACTOS AMBIENTAIS

15.1. A contratação pretendida possui natureza predominantemente administrativa e não envolve aquisição de bens permanentes, execução de obras ou consumo direto de recursos naturais em escala significativa.

15.2. Os impactos ambientais relacionados ao objeto possuem natureza indireta e decorrem, predominantemente, da utilização do transporte aéreo, cuja operação contribui para a emissão de gases de efeito estufa, especialmente dióxido de carbono (CO₂), inerentes ao consumo de combustíveis aeronáuticos.

15.3. Esses impactos, entretanto, não decorrem da forma de contratação adotada pela Administração, mas da própria prestação do serviço de transporte aéreo, independentemente do procedimento utilizado para sua contratação.

15.4. Não obstante, a solução proposta poderá contribuir para a mitigação indireta desses impactos ao ampliar as possibilidades de seleção de itinerários mais eficientes, privilegiando, quando compatível com a necessidade administrativa, voos diretos, menor número de conexões e alternativas que reduzam o tempo total de deslocamento.

15.5. Também serão adotadas medidas voltadas à racionalização do consumo de



recursos materiais durante a execução do procedimento, privilegiando a tramitação eletrônica dos processos administrativos, a utilização de documentos digitais e o intercâmbio eletrônico de informações entre a Administração e as empresas credenciadas.

15.6. A gestão das viagens institucionais deverá observar critérios de racionalidade administrativa, buscando compatibilizar o atendimento das necessidades públicas com a utilização responsável dos recursos disponíveis e com a redução dos impactos ambientais indiretos associados ao objeto da contratação.

16. POSICIONAMENTO CONCLUSIVO

16.1. A elaboração do presente Estudo Técnico Preliminar permitiu caracterizar a necessidade administrativa da Câmara Municipal de Rolim de Moura, compreender as particularidades do mercado de transporte aéreo, analisar as soluções juridicamente disponíveis e avaliar sua compatibilidade com os princípios e diretrizes estabelecidos pela Lei Federal nº 14.133/2021.

16.2. O levantamento de mercado demonstrou que a emissão de passagens aéreas se insere em ambiente econômico caracterizado pela constante alteração das condições comerciais, circunstância que impede a identificação prévia e permanente da proposta mais vantajosa mediante seleção de fornecedor único.

16.3. Também ficou evidenciado que a dinâmica do mercado objeto da contratação apresenta características compatíveis com a hipótese prevista no art. 79, inciso III, da Lei Federal nº 14.133/2021, permitindo o enquadramento da contratação na disciplina aplicável aos mercados fluidos.

16.4. A análise comparativa das soluções disponíveis demonstrou que, embora a contratação mediante pregão eletrônico seja juridicamente admissível, o procedimento auxiliar de credenciamento apresenta maior aderência às características econômicas e operacionais do objeto, por possibilitar a preservação da competição durante toda a execução da contratação.

16.5. A solução proposta mostra-se compatível com os princípios do planejamento, eficiência, economicidade, competitividade, isonomia, transparência, motivação, julgamento objetivo e governança das contratações públicas, permitindo que cada demanda administrativa seja atendida mediante seleção da proposta mais vantajosa entre as empresas previamente credenciadas.

16.6. Também se verificou que a Câmara Municipal dispõe de estrutura administrativa suficiente para operacionalização do procedimento, não sendo necessária a realização de investimentos adicionais para implementação da solução.



16.7. Diante das análises realizadas, conclui-se pela viabilidade técnica, operacional, econômica e jurídica da contratação de empresas especializadas na prestação de serviços de agenciamento de viagens para emissão de passagens aéreas nacionais, mediante procedimento auxiliar de credenciamento, recomendando-se o prosseguimento do processo administrativo.

17. ANEXOS DO ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR

- 17.1.** Anexo I - Solicitação de Propostas – SP;
- 17.2.** Anexo II – Mapa Comparativo de Propostas – MCP
- 17.3.** Anexo III – Ata de julgamento;
- 17.4.** Anexo VI – Autorização para emissão da passagem;

Rolim de Moura, data da assinatura eletrônica.

Elaborado por:



Juan Carlos de Souza Astenreter
Membro da equipe de credenciamento
Portaria nº 16/2026

Leandro Damaceno Stolaric
Presidente da Comissão de credenciamento
Portaria nº 16/2026



Vinicius Dias Ermakowitch
Membro da equipe de credenciamento
Portaria nº 16/2026



Aprovado por:



Assinado por:
CAMARA MUNICIPAL DE ROLIM DE MOURA
Anderson Dos Santos Pereira



18/09/2026 09:37:58

<https://rolimdemoura.oxxy.eletech.com.br/protocolo/consulta-autenticidade?identificador=aec1cf9-0918-41c2-bc90-c66c282c1a29>

DOCUMENTO ASSINADO DIGITALMENTE

Anderson Dos Santos Pereira
Chefe de Gabinete e Administração Geral



DOCUMENTO ASSINADO DIGITALMENTE
Assinatura eletrônica - Verifique pelo QRCode ou pelo link <https://rolimdemoura.oxxy.eletech.com.br/protocolo/consulta-autenticidade> - Identificador: aec1cf9-0918-41c2-bc90-c66c282c1a29 - Página 38/38