

DOCUMENTO DE REMISSÃO DE ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR (ETP)

1. IDENTIFICAÇÃO

Objeto: Furgão, Chassi e Carroceira, Novos, Zero KM

e-PAL da nova contratação: 0018/2025

e-PAL de origem da remissão do ETP: 0037/2024

2. RESPONSÁVEIS PELA REMISSÃO

Mayara Zago Martins, matrícula 13919, e-mail mayara.zago@cincatarina.sc.gov.br.
Giuliano Piccoli Crivelli matrícula 67911, e-mail giuliano.crivelli@cincatarina.sc.gov.br

3. PREVISÃO NO PLANO DE CONTRATAÇÕES ANUAL

Conforme disposto no Documento de Formalização de Demanda, o PCA 2025 prevê a realização de contratações para o atendimento da demanda.

4. ESTIMATIVA DO VALOR E QUANTITATIVOS DA CONTRATAÇÃO

Conforme disposto no Documento de Formalização de Demanda, com base na solução encontrada no processo anterior, estima-se que o valor da eventual contratação seja próximo daquele obtido na Intenção de Registro de Preços realizada nos autos do e-PAL n. 0037/2024, de demanda similar. O montante estimado alcançará aproximadamente R\$ 85.361.036,00. A pesquisa de preços da nova licitação, conforme Resolução n. 104/2024, deverá ser refeita.

Quanto à estimativa de quantidades, da mesma forma, espera-se que seja registrado quantitativos similares ao registrado no ano de 2024. Frisa-se que os quantitativos reais da licitação serão conhecidos após procedimento de Intenção de Registro de Preços (IRP) e devidamente registrados no Termo de Referência da contratação.

5. JUSTIFICATIVA

Considerando o regulamento de remissão de ETP, estabelecido pela Resolução n. 104/2024 do CINCATARINA, após análise do ETP que consta nos autos do e-PAL 0037/2024, verificou-se a manutenção da necessidade identificada à época e que a solução encontrada permanece válida para o ano de 2025. Ainda, salienta-se que o ETP foi realizado há menos de 30 meses. Assim, constata-se que os requisitos para remissão de ETP estão presentes.

Desta forma, visando otimizar o planejamento da contratação e reduzir custos processuais, optou-se pela remissão do ETP da contratação anterior, que deverá constar como anexo a este documento no e-PAL 0018/2025.

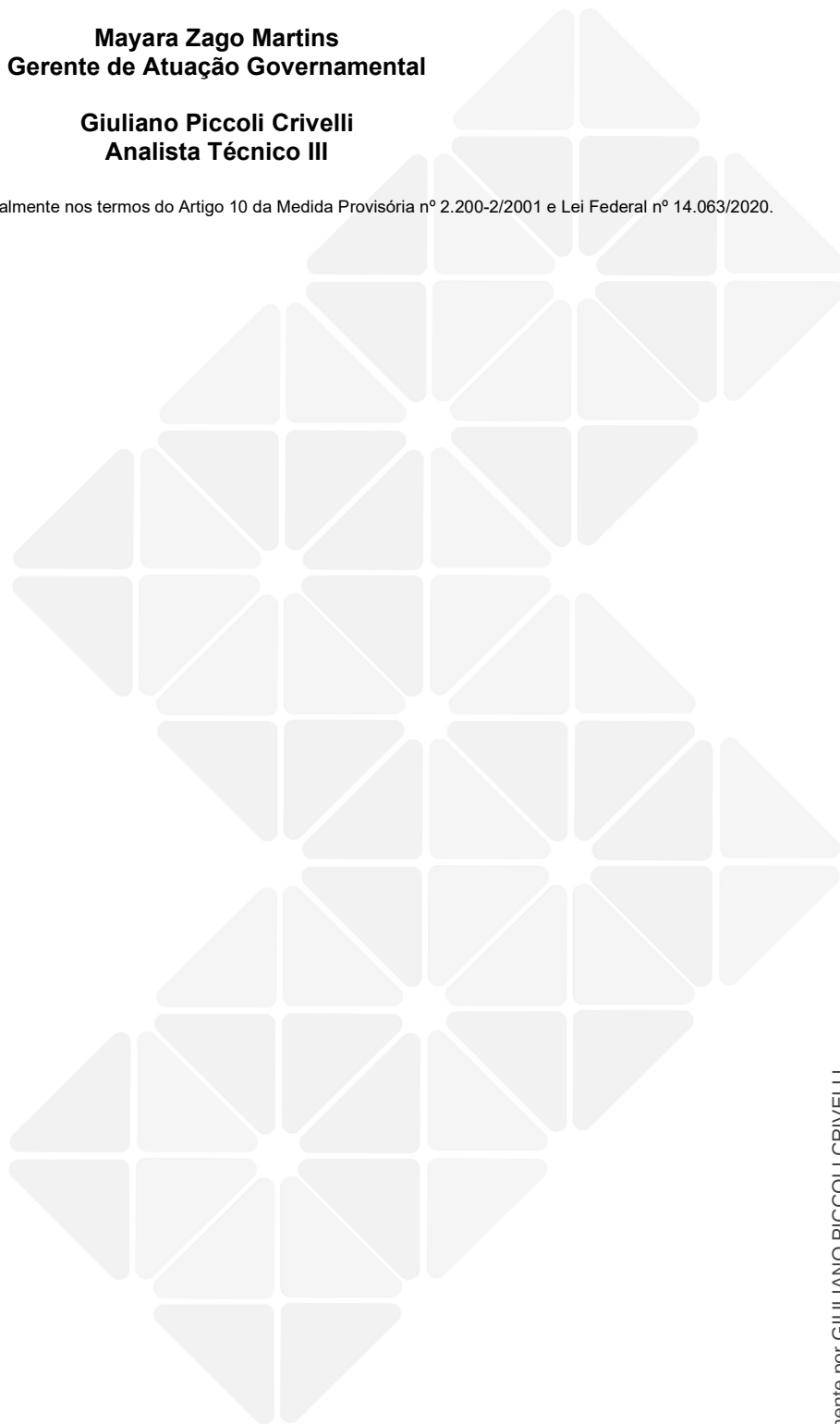
Esta remissão não desobriga o responsável indicado no Documento de Formalização de Demanda (DFD) para elaboração do Termo de Referência a atualizar, para a nova contratação, a lista de itens, descritivos, folhas de dados (quando aplicável) e pesquisa de preços.

Florianópolis, 05 de março de 2025.

Mayara Zago Martins
Gerente de Atuação Governamental

Giuliano Piccoli Crivelli
Analista Técnico III

Documento original eletrônico assinado digitalmente nos termos do Artigo 10 da Medida Provisória nº 2.200-2/2001 e Lei Federal nº 14.063/2020.



Inovação e Modernização na Gestão Pública



Assinado eletronicamente por:

* GIULIANO PICCOLI CRIVELLI (**.713.379-**)

em 06/03/2025 10:19:04 com assinatura avançada (AC Final do Governo Federal do Brasil v1)

Este documento é cópia do original assinado eletronicamente.

Para obter o original utilize o código QR abaixo ou acesse o endereço:

<https://cincatarina-e2.ciga.sc.gov.br/#/documento/5809ffb4-e5c8-4686-a0e4-22edfd14cd04>



Processo Administrativo Licitatório Eletrônico (e-PAL) n. 0037/2024-e

ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR

PARA ATENDIMENTO DE DEMANDA APRESENTADA PELOS ENTES CONSORCIADOS, COOPERADOS OU REFERENDADOS AO CINCATARINA POR TRANSPORTE DE PEÇAS E INSUMOS, REALIZADO EM VIAGENS CURTAS, MÉDIAS E/OU LONGAS DISTÂNCIAS NO ÂMBITO DE ATUAÇÃO DE SEUS ÓRGÃOS OU ENTIDADES.

Inovação e Modernização na Gestão Pública

1. DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

A fase preparatória da licitação visa planejar e compatibilizar a contratação com o planejamento de licitações do Consórcio Interfederativo Santa Catarina – CINCATARINA, com o plano anual de contratações do CINCATARINA, quando aplicável, e com as leis orçamentárias, bem como abordar todas as considerações técnicas, mercadológicas e de gestão que podem interferir na contratação.

O Estudo Técnico Preliminar (ETP), conforme definição do art. 6º, inciso XX, da Lei Federal n. 14.133/2021, é o “documento constitutivo da primeira etapa do planejamento de uma contratação que caracteriza o interesse público envolvido e a sua melhor solução e dá base ao anteprojeto, ao termo de referência ou ao projeto básico a serem elaborados caso se conclua pela viabilidade da contratação”.

Extraí-se da obra de Marçal Justen Filho¹ que o Estudo Técnico Preliminar:

[...] **não fornece as respostas definitivas quanto à licitação e ao contrato, mas demonstra a necessidade e indica a possível solução.** Portanto, deve-se admitir que os elementos constantes do estudo técnico preliminar sejam retificados durante a elaboração dos documentos referidos no inc. II [do *caput* do art. 18 da Lei Federal n. 14.133/2021] (anteprojeto, projetos básico e executivo ou termo de referência) [grifo nosso].

Ainda, sobre seu posicionamento no processo licitatório:

[...] o estudo técnico preliminar deverá ser precedido de uma pluralidade de atividades destinadas a obter informações e a identificar as soluções a serem adotadas. Ou seja, o estudo técnico preliminar não se constitui em ato que desencadeia o processo da licitação, mas é antecedido de atividades diversas que podem demandar um longo período de tempo.

Quanto aos elementos do ETP elencados no art. 18, § 1º, da Lei Federal n. 14.133/2021, o mesmo autor faz a ressalva de que “os diversos incisos do § 1º não contemplam uma ordem lógica ou cronológica de atividades”, razão pela qual foram dispostos neste documento de modo a possibilitar desenvolvimento lógico e coerência interna.

Sobre a sua divulgação, dispõe Joel de Menezes Niebuhr:²

Convém ponderar que o estudo técnico preliminar é essencialmente voltado para a Administração (para dentro), e não para os licitantes (para fora). É um estudo feito

¹ JUSTEN FILHO, Marçal. *Comentários à Lei de Licitações e Contratações Administrativas*: Lei 14.133/2021. São Paulo: Thomson Reuters Brasil, 2021. p. 355.

² NIEBUHR, Joel de Menezes. *Licitação pública e contrato administrativo*. 6. ed. Belo Horizonte: Fórum, 2023. p. 421.

pela Administração para, basicamente, definir a sua necessidade e avaliar as opções que o mercado lhe oferece, de modo a produzir o termo de referência ou o projeto básico, conforme o caso. Com esse espírito, o estudo técnico preliminar não é documento anexo obrigatório ao edital e não precisa ser levado à publicação. Pode até sê-lo, mas não o é de forma compulsória.

Por fim, nos termos do art. 19, inciso IV, da Lei Federal n. 14.133/2021, para fins de elaboração deste ETP, utilizou-se do modelo de minuta instituído, com auxílio dos órgãos de assessoramento jurídico e de controle interno, pelo CINCATARINA.

Assim, o presente Estudo Técnico Preliminar configura-se como parte integrante da instrução do processo licitatório já iniciado para atendimento de demanda dos entes da federação consorciados, cooperados ou referendados ao CINCATARINA por transporte de peças e insumos, realizado em viagens curtas, médias e/ou longas distâncias e busca apontar o interesse público envolvido na contratação. Mesmo sem fornecer respostas definitivas, este documento visa analisar as necessidades existentes, determinando a melhor solução para os entes da federação e o CINCATARINA e permitindo a avaliação da viabilidade técnica e econômica da contratação, nos termos da Lei Federal n. 14.133/2021.

2. NECESSIDADE DE CONTRATAÇÃO

Inicialmente, destaca-se que o CONSÓRCIO INTERFEDERATIVO SANTA CATARINA – CINCATARINA é um Consórcio Público, multifinalitário, constituído na forma de Associação Pública, com personalidade jurídica de direito público e natureza autárquica interfederativa, nos termos da Lei Federal n. 11.107/2005. Conforme previsão do art. 6º, *caput*, do seu Protocolo de Intenções, podem ingressar no CINCATARINA a União, o Estado de Santa Catarina e os municípios do Estado de Santa Catarina, sendo que, atualmente, o CINCATARINA possui 270 municípios consorciados, espalhados por todas as regiões do Estado de Santa Catarina, conforme a figura abaixo:

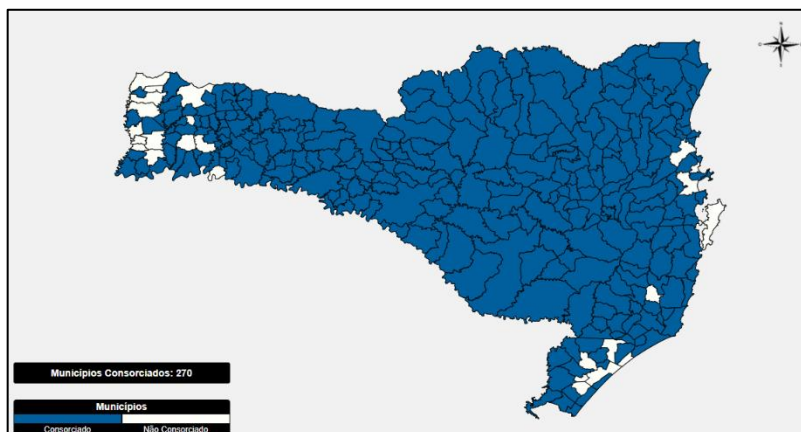


Figura 1: Distribuição dos municípios consorciados ao CINCATARINA.

Os objetivos e finalidades dos CINCATARINA encontram-se dispostos no art. 2º de seu Protocolo de Intenções, quais sejam:

Art. 2º - O CONSÓRCIO INTERFEDERATIVO SANTA CATARINA – CINCATARINA, entidade pública multifinalitária, tem por objetivo estabelecer relações de cooperação federativa, através de ações de interesse comum, para promover a inovação e a modernização da gestão pública.

Parágrafo único. O consórcio público tem por finalidades o desenvolvimento de programas, projetos, atividades e operações especiais nas áreas de atuação governamental de Administração, Defesa Nacional, Segurança Pública, Relações Exteriores, Assistência Social, Previdência Social, Saúde, Trabalho, Educação, Cultura, Direitos da Cidadania, Urbanismo, Habitação, Saneamento, Gestão Ambiental e Ciência e Tecnologia.

Dentre as soluções ofertadas por este Consórcio Público para cumprimento de seus objetivos e suas finalidades, destaca-se a possibilidade de os entes da federação apresentarem suas demandas ao CINCATARINA, tanto de forma expressa, especialmente para demandas inéditas para o Consórcio, quanto pela utilização contínua das soluções disponibilizadas historicamente pelo CINCATARINA. Para atendê-las, o Consórcio Público poderá “realizar licitação da qual, nos termos do edital, decorram contratos administrativos celebrados por órgãos ou entidades dos entes da Federação consorciados”, nos termos do art. 3º, inciso XIII, do Protocolo de Intenções.

Nesse modelo, tratando-se de demandas comuns e recorrentes a diversos órgãos e entidades dos entes da federação, a soma dos seus quantitativos através da realização de processo licitatório por Consórcio Público proporciona o “poder de compra” e promove a

Inovação e Modernização na Gestão Pública

“economia de escala”, resultando na economia de dinheiro público e garantindo a racionalidade, a economicidade e a eficiência nas contratações públicas.

Dessa maneira, considerando tratar-se não apenas de um processo licitatório individual, mas que atende a centenas de órgãos e entidades dos Entes da Federação, a necessidade de sua realização decorre da demanda histórica apresentada pelos entes consorciados e cooperados e verificável pelos quantitativos dos Editais n. 0003/2021 (e-PAL 0188/2021), 0014/2022 (e-PAL 0005/2022) e 0024/2023 (e-PAL 0028/2023), para transporte de peças e insumos, realizado em viagens de curtas, médias e/ou longas distâncias.

Os veículos visam o aumento, renovação e/ou substituição da frota dos órgãos ou entidades dos Entes da Federação com alta quilometragem e alto custo de manutenção, e, ainda, por considerar que esses veículos auxiliam na realização de transporte de peças e insumos, sendo sempre acompanhado de servidores, seja apenas o motorista que conduz o veículo, seja por outro(s) servidor(es). Esses podem realizar atividades relacionadas com o transporte, como carga/descarga, movimentação e armazenagem, ou ainda com a aplicação das peças e insumos. Essas atividades podem advir de diversas origens como a manutenção de vias rurais, asfálticas, veicular, predial, a distribuição de insumos da saúde, educação, o emprego em obras entre outras atividades. Quando essas atividades acontecem de forma repetida em intervalos curtos de tempo, a altura do acesso ao veículo e a altura da carga podem fazer a diferença, sendo que veículos menores em capacidade de carga, de uma forma geral, também possuem alturas menores. Além disso a realização dessas atividades pode ocorrer em distâncias variadas, a depender das necessidades dos entes da federação, podendo ser de apenas alguns quilômetros, ou dezenas/centenas de quilômetros.

Verifica-se, portanto, que a necessidade de atendimento de mobilidade e transporte de carga manifesta-se na demanda por transporte de peças e insumos, realizado em viagens curtas, médias e/ou longas distâncias, razão pela qual os entes consorciados e cooperados apresentaram historicamente solicitação ao CINCATARINA para o seu atendimento.

3. LEVANTAMENTO DE MERCADO

Nos termos do art. 18, § 1º, inciso V, da Lei Federal n. 14.133/2021, o levantamento de mercado consiste na análise das alternativas possíveis juntamente à justificativa técnica e econômica da escolha do tipo de solução a contratar e é conteúdo a ser acrescido no Estudo Técnico Preliminar, mormente pois este deve “sondar e propor soluções e alternativas ao

gestor, no intuito de melhor adimplir as necessidades públicas”, eis que “o problema a ser resolvido deve se dar com a indicação da melhor solução, de modo a permitir a avaliação da viabilidade técnica e econômica da contratação”.

Assim, para a indicação da(s) solução(ões) que melhor atende(m) à demanda apresentada pelos órgãos e entidades dos entes da federação, inicia-se a exposição do presente levantamento de mercado.

3.1. SOLUÇÃO PARA ATENDIMENTO DA DEMANDA

Atividades de transporte de peças e insumos podem ser realizadas por meios diferentes, sejam manuais, sejam com auxílio de força animal, ou com o emprego de veículos motorizados. Os veículos motorizados proporcionam rapidez e conforto na mobilidade e no transporte de carga, sendo a escolha do veículo adequado fundamental para atender às necessidades operacionais específicas de cada aplicação. Porém alguns aspectos devem ser considerados para atender às diversas demandas das instituições, como as tarefas que precisam ser realizadas com transporte de servidores e/ou cargas; a funcionalidade do tipo de carroceria (integrada à cabine, aberta ou fechada ou ainda no chassi - inacabada, para instalação de equipamento/implemento); as condições do terreno em que será utilizado e principalmente o peso e as dimensões a ser transportado em cada viagem, além de sua possibilidade/facilidade de particionar, ou seja, se é viável subdividir o(s) objeto(s) para o transporte. Como exemplo um Anel de Concreto para poço ou fossa, que não é divisível e pode possuir grande peso (podendo ter cerca de 1.000kg), para transportar necessita de veículo com capacidade de carga compatível, forma adequada de carga/descarga e espaço suficiente; já um milheiro de tijolos (peso aproximado de 5kg/unidade) pode ser dividido e transportado em veículos menores, porém há de se considerar o número de viagens para o transporte. Além disso, os veículos disponibilizados no chassi podem receber mecanismos operacionais³ ou outro tipo de carroceria para realizar atividades ou atender necessidades específicas de insumos e materiais para transporte.

A resolução Contran 916 de 2022 em seu Anexo II, traz as definições:

³ Resolução 916, Anexo II – Mecanismo Operacional: Equipamento veicular fixo composto de instrumentos que o tornam apto a prestar serviços, realizar transportes específicos, suspender ou puxar uma carga, e é operado desde o chassi de um veículo automotor ou rebocado-base.

- Carroceria Furgão: “Veículo de carga formado por carroceria única, composto por compartimento de carga separado do habitáculo dos ocupantes por um painel divisório sendo o acesso ao compartimento de carga feito por porta lateral e/ou traseira.”
- Carroceria Inacabada: “Todo caminhão ou caminhonete com cabine completa que precisa de complementação por equipamento veicular para licenciamento.”
- Carroceria Aberta: “Compartimento simples sem teto destinado ao transporte de carga.”

É usual os fabricantes utilizarem um nome próprio para agrupar os de carroceria Furgão e Inacabada.

Para, por exemplo, carroceria aberta é necessário partir de uma Inacabada, normalmente realizado por empresas parceiras dos fabricantes.

Ademais, conforme o Código de Trânsito Brasileiro temos que:

1. Caminhonete: “veículo destinado ao transporte de carga com peso bruto total de até três mil e quinhentos quilogramas.”
2. Caminhão: “veículo automotor destinado ao transporte de carga com peso bruto total superior a 3.500 kg (três mil e quinhentos quilogramas), podendo tracionar ou arrastar outro veículo, respeitada a capacidade máxima de tração.”

E ainda, segundo resolução do Contran 915/2022 e outras, temos as categorias:

1. N1: Veículo projetado e construído para o transporte de cargas que tenha massa de até 3,5 t.
2. N2: Veículo projetado e construído para o transporte de cargas que tenha massa superior a 3,5 t e até 12 t.

Tendo em vista a natureza da demanda, conclui-se que os veículos com peso bruto total - PBT superior a 3.500kg (3,5T) porém não superior a 12.000kg (12T, caminhão categoria N2), como os com carroceria tipo Aberta e tipo Inacabada – chassi, bem como os com carroceria tipo furgão, são ágeis e versáteis para esse tipo de demanda, sendo apropriados para a carga e transporte a que se destinam, sendo os que melhor atendem a demanda apresentada.

3.2. VIABILIDADE DA LOCAÇÃO OU DA AQUISIÇÃO DO OBJETO

Tendo-se concluído que o objeto anteriormente exposto atende de maneira mais satisfatória à demanda apresentada pelos entes da federação, cabe analisar, nos termos do art. 44 da Lei Federal n. 14.133/2021, os custos e os benefícios da compra e da locação dos bens, de modo a realizar a indicação da alternativa mais vantajosa.

3.2.1. Locação dos veículos

A locação dos veículos possui como vantagem a possibilidade de utilização sem que seja necessário um alto investimento inicial, como se observa no caso da aquisição. No modelo de locação de veículos, o serviço consiste na disponibilização de veículos por empresa contratada, a qual se responsabiliza pelos gastos e manutenções advindas da disponibilização do veículo. Os veículos locados podem dispor, ainda, de franquia mensal, cuja administração está sob a responsabilidade do órgão contratante, que poderá ser impelido a pagar taxa por quilômetro excedente, se ultrapassada a franquia determinada.

O valor da locação desses veículos é pequeno para pouco tempo de uso, porém quanto maior o tempo de trabalho necessários para o atendimento da demanda, maior será o valor da locação.

Ressalta-se que devem ser observados vários parâmetros perante o serviço que será realizado, como a disponibilidade do tipo certo de veículo, o período de locação, a eventual disponibilidade de outros recursos, como pessoal, autorizações e equipamentos que deverão trabalhar em cooperação, de forma que em algumas situações pode ocorrer a inviabilidade da contratação.

Verifica-se que a opção de locação de veículos não deve ser descartada e sim correlacionada com as demais opções no mercado, uma vez que, cada ente consorciado deve, considerando todos os princípios da Administração Pública, em especial neste contexto, a economicidade, optar pela contratação que mais traz vantagem para o município considerando as particularidades da demanda, o seu orçamento e a realidade regional.

3.2.2. Prestação de serviços de transporte

A prestação de serviço de transporte é um serviço no qual o prestador disponibiliza o veículo e o motorista e se responsabiliza pela documentação do veículo contratado, por todos os encargos obrigatórios e de acordo com a legislação vigente, em fornecer veículo com equipamentos e demais itens exigidos pela legislação vigente, pelas despesas de manutenção, bem como as decorrentes de desgastes naturais, por todos os tributos tais como, IPVA, Licenciamento, Seguro obrigatório e total.

Essa modalidade pode ser útil para complementar uma frota própria ou locada em momentos esporádicos de necessidade de muitos veículos, mas não como uma solução para a demanda como um todo, razão pela qual já é descartada.

3.2.3. Aquisição dos veículos

No modelo de aquisição de veículos, a Administração Pública adquire o veículo e assume todos os custos dele decorrentes, contratando, de forma independente, motorista em empresa terceirizada ou designando servidor do próprio órgão para a função.

Para a Administração Pública, a aquisição de veículos pode ser uma opção mais vantajosa nas seguintes hipóteses:

- a) Caso o órgão público possua expertise no gerenciamento das atividades supracitadas, sendo a gestão de frotas uma atividade próxima de sua atividade-fim;
- b) O órgão público tenha a necessidade de manter veículos sob sua propriedade por decisão estratégica;
- c) O mercado de locação não exista para o veículo pretendido, ou seja, desinteressante economicamente;
- d) Valor do veículo (compra, manutenção, seguro etc.), mais acessível que a locação;
- e) Veículos da frota possuem uma alta quilometragem (Quando um veículo passa do momento de substituição, percebem-se os prejuízos resultantes, e quanto mais se adiar a troca do veículo, maior o aumento dos custos e, na mesma escala, maiores os prejuízos para a empresa detentora de frota própria, sendo importante realizar a aquisição de um novo o quanto antes).

Em contrapartida, com a aquisição de veículo, fica a cargo dos entes da federação a gestão e o custo das seguintes atividades: gestão da manutenção; reposição de pneus; reposição de peças; gestão das documentações; aquisição e gestão dos seguros; gestão de veículos indisponíveis; renovação da frota.

Inovação e Modernização na Gestão Pública

Contudo, é de se destacar que muitas dessas atividades de gestão já são atendidas por outras licitações do CINCATARINA, como de Manutenção de Frotas e de Gestão de Combustíveis, ou os entes da federação já possuem expertise em seu gerenciamento eis que atividade historicamente inerente às suas administrações.

3.2.4. Aquisição de veículos novos com transformação

Os veículos destinados à transformação, podem ter solicitado seu fornecimento já transformado, de forma que os fabricantes de veículos que não fazem nas suas fábricas, providenciem parceiros para execução dessas transformações. De fato, pode-se observar essa prática no mercado. Assim, os veículos são entregues já em sua composição final, sendo responsabilidade do fornecedor vencedor a entrega do conjunto montado.

Nesse caso a logística e os prazos são únicos, para um único fornecedor, sendo que a escolha do transformador é feita pelo fornecedor contratado, muito frequentemente existem parcerias entre essas empresas que facilitam e agilizam o processo de transformação.

3.2.5. Conclusões

Ao analisar as soluções entende-se como formato mais adequado o de aquisição de veículos, levando em consideração que muitos municípios já possuem uma frota antiga, defasada ou insuficiente para atender as necessidades, a qual requerer uma complementação do quadro atual de veículos, mas que em razão de já existir essa frota, os municípios já possuem espaço, pessoal e equipamentos para o uso e manutenção de frota, já possuindo condições para aquisição de novos veículos, enquanto a locação de veículos, por ser eventualmente inédita na maioria dos municípios, poderia acarretar em custos para capacitação, gestão de contratos inéditos e contratações correlatas.

Cumprе mencionar que, integrando o patrimônio do ente público, a aquisição de um veículo acarreta a possibilidade de sua alienação por leilão ao término de seu uso e, conseqüentemente, a geração de receita ao município. Ademais, destaca-se que os municípios, conhecendo sua realidade orçamentária e social, apresentaram forte demanda para aquisição e não para locação, conforme demonstrado pelos quantitativos de veículos licitados no último processo licitatório realizado pelo CINCATARINA.



Mesmo evidenciado que a aquisição do objeto exposto atende de maneira mais satisfatória à demanda apresentada pelos entes da federação, cabe destacar que o CINCATARINA não está dispondo disto de modo absoluto, apenas constatando que, na ampla maioria das situações, a aquisição seria mais vantajosa. Contudo, podendo a locação de deste objeto ser vantajosa em condições muito específicas, o CINCATARINA e, destaca-se, os entes da federação individualmente podem realizar, conforme a apresentação de eventual demanda (o que não se manifestou no presente caso), outro processo licitatório para locação do objeto, visando tomar vantagem das especificidades de cada realidade.

Ainda, cumpre destacar que, tratando-se de licitação compartilhada efetivada por Consórcio Público, o CINCATARINA define os itens a serem licitados com base naquilo que é demandado pelos órgãos e entidades dos entes da federação, que, ao solicitarem determinado produto ou serviço para este Consórcio Público, fazem o prévio levantamento da solução considerando sua realidade social, estrutural e orçamentária, solicitando ao CINCATARINA a licitação daquilo que melhor atenderá seus administrados, manifestando-se, no presente caso, na escolha pela aquisição deste objeto.

Por fim, sublinha-se que a futura e eventual solicitação, pelos entes da federação, no procedimento público de intenção de registro de preços a ser realizado, de itens resultantes deste levantamento de mercado, será a confirmação de que, na análise destes, a solução encontrada neste Estudo Técnico Preliminar atende de modo mais satisfatório às suas demandas específicas.

3.3. PROCEDIMENTO A SER REALIZADO PARA AQUISIÇÃO DO OBJETO

A partir da definição de que a aquisição do objeto supracitado se configura como a solução mais viável para o atendimento da demanda exposta, cumpre analisar de que modo o CINCATARINA poderá disponibilizar a sua contratação aos entes da federação.

De início, destaca-se que, nos termos da Resolução n. 103/2022 do CINCATARINA, os itens a serem licitados serão de qualidade comum, não superior à necessária para cumprir as finalidades às quais se destinam, razão pela qual sua aquisição encontra-se autorizada, conforme disposição do art. 20 da Lei Federal n. 14.133/2021.

Descarta-se, sumariamente, a realização de contratação direta pelo CINCATARINA para aquisição dos bens, eis que não enquadrável em qualquer das hipóteses previstas nos arts. 74 e 75 da Lei Federal n. 14.133/2021. Especialmente quanto às hipóteses em que a

licitação seria inexigível pela inviabilidade de competição, verificou-se na pesquisa de preços iniciada (mas ainda não concluída) durante a elaboração deste Estudo Técnico Preliminar – a qual será acostada aos autos deste processo – a existência de ampla variedade de fornecedores para os diversos itens que constituirão o objeto deste processo licitatório, viabilizando, assim, a sua competitividade.

A respeito da possibilidade de realização de credenciamento, verifica-se que o presente caso não se subsume a qualquer das situações previstas no *caput* do art. 79 da Lei Federal n. 14.133/2021, eis que, respectivamente: a) não é vantajosa para a Administração a realização de contratações em condições padronizadas, especialmente quanto ao preço dos itens, em razão do detrimento da economia de escala; b) os bens serão utilizados diretamente pela administração pública, não sendo possível a seleção pelo beneficiário da prestação; e c) não há flutuação constante do valor da prestação e das condições de contratação deste bem.

Assim, não se configurando hipótese de contratação direta, tampouco de credenciamento, imperioso o cumprimento do dever constitucional de realização de licitação, a qual ocorrerá na modalidade pregão, visto que, nos termos do art. 6º, inciso XLI, e do art. 29, *caput*, da Lei Federal n. 14.133/2021, configura-se como “modalidade de licitação obrigatória para aquisição de bens e serviços comuns” e deve ser adotado “sempre que o objeto possuir padrões de desempenho e qualidade que possam ser objetivamente definidos pelo edital, por meio de especificações usuais de mercado”, situação evidente no presente cenário em razão do objeto licitado: bem de natureza comum, podendo ser objetivamente definido no edital.

Realizando-se a licitação pela modalidade pregão, o art. 6º, inciso XLI, da Lei Federal n. 14.133/2021 dispõe que, discricionariamente, o seu “critério de julgamento poderá ser o de menor preço ou o de maior desconto”, optando-se, no presente caso, pelo critério de menor preço em virtude da impossibilidade de se adotar o orçamento sigiloso – o qual será melhor detalhado adiante – com o critério de maior desconto, nos termos do art. 24, parágrafo único, da Lei Federal n. 14.133/2021.

Ocorre que, tratando-se da aquisição, por centenas de órgãos e entidades dos entes da federação, de uma diversidade de itens para atendimento de suas demandas internas, imediatas ou não, as quais podem variar em quantidade no decorrer do tempo, verifica-se que, para a mais adequada satisfação da demanda apresentada, em termos quantitativos e temporais, torna-se imperiosa a utilização do Sistema de Registro de Preços (SRP).

Inovação e Modernização na Gestão Pública



CNPJ: 12.075.748/0001-32
www.cincatarina.sc.gov.br
cincatarina@cincatarina.sc.gov.br



Sede do CINCATARINA
Rua General Liberato Bittencourt, 1885, 13º Andar, Sala 1305, Bairro Canto
Florianópolis/Estado de Santa Catarina – CEP 88.070-800
Telefone: (48) 3380 1620



Central Executiva do CINCATARINA
Rua Nereu Ramos, 650, 1º Andar, Sala 102, Centro
Fraiburgo/Estado de Santa Catarina – CEP 89.580-000
Telefone: (48) 3380 1621

O Sistema de Registro de Preços é definido pelo art. 6º, inciso XLV, da Lei Federal n. 14.133/2021 como o “conjunto de procedimentos para realização, mediante contratação direta ou licitação nas modalidades pregão ou concorrência, de registro formal de preços relativos à prestação de serviços, a obras e a aquisição e locação de bens para contratações futuras”. Sua principal vantagem está no fato de que a “existência de preços registrados implicará compromisso de fornecimento nas condições estabelecidas, mas não obrigará a Administração a contratar” (art. 83 da Lei Federal n. 14.133/2021). Com isso, permite-se que a administração adquira os bens conforme a manifestação da demanda durante o prazo de vigência da ata de registro de preços, resultado do processo licitatório, o qual “será de 1 (um) ano e poderá ser prorrogado, por igual período” (art. 84 da Lei Federal n. 14.133/2021), garantindo o fornecimento contínuo de bens para atendimento da demanda, presente e futura, dos entes da federação.

No âmbito de atuação do CINCATARINA, o Sistema de Registro de Preços encontra-se regulamentado pela Resolução n. 186/2022, a qual definiu, no inciso VII de seu art. 2º, a licitação compartilhada como aquela “realizada pelo CINCATARINA da qual, nos termos do edital, decorram contratos administrativos celebrados por órgãos ou entidades dos entes da Federação consorciados, não consorciados, cooperados e/ou referendados”.

Nesse modelo licitatório, existem duas etapas. A primeira, centralizada, é realizada pela Central de Compras do CINCATARINA, voltada ao planejamento, seleção do fornecedor e, tratando-se de SRP, formalização da ata de registro de preços. A segunda, descentralizada, é voltada na aquisição efetiva dos bens e serviços pelos diversos órgãos e entidades dos entes da federação, denominados Órgãos Participantes, sob sua gestão e responsabilidade.

Assim, os Órgãos Participantes celebram os contratos administrativos para fornecimento de bens ou serviços e, ao CINCATARINA, definido como Órgão Gerenciador, cabe, em suma, a preparação e a realização do processo licitatório e o gerenciamento da ata de registro de preços, revisando-a ou aplicando penalidades pelo seu descumprimento, conforme disposto no art. 8º da Resolução n. 186/2022 do CINCATARINA:

Art. 8º Caberá ao Órgão Gerenciador a prática de todos os atos de controle e administração do Sistema de Registro de Preços, e ainda o seguinte:

- I - registrar sua intenção de registro de preços e estimar o quantitativo dos itens;
- II - consolidar informações relativas à estimativa individual e total de consumo, promovendo a adequação dos respectivos termos de referência ou projetos básicos encaminhados para atender aos requisitos de padronização e racionalização;
- III - promover atos necessários à instrução processual para a realização do procedimento licitatório;

Inovação e Modernização na Gestão Pública

IV - realizar pesquisa de mercado para identificação do valor estimado da licitação e, consolidar os dados das pesquisas de mercado realizadas pelos órgãos e entidades participantes, nas hipóteses previstas nesta Resolução e de acordo com regulamento específico;

V - confirmar junto aos Órgãos Participantes a sua concordância com o objeto a ser licitado, inclusive quanto aos quantitativos e termo de referência ou projeto básico;

VI - recusar os quantitativos considerados ínfimos ou superestimados;

VII - realizar o procedimento licitatório;

VIII - expedir as atas de registro de preços consolidadas e atas individuais por órgão participante;

IX - gerenciar a ata de registro de preços e a execução das contratações;

X - conduzir eventuais renegociações dos preços registrados;

XI - receber, analisar e decidir os pedidos de revisão de preços registrados e cancelamentos de registro de preços;

XII - aplicar, garantida a ampla defesa e o contraditório, as penalidades decorrentes de infrações no procedimento licitatório;

XIII - aplicar, garantida a ampla defesa e o contraditório, as penalidades decorrentes do descumprimento do pactuado na ata de registro de preços ou do descumprimento das obrigações contratuais, em relação às suas próprias contratações e ou em relação as contratações dos órgãos ou entidades dos entes da Federação consorciados, não consorciados, cooperados e/ou referendados;

Parágrafo único. O Órgão Gerenciador poderá solicitar auxílio técnico aos Órgãos Participantes para execução das atividades previstas neste artigo.

Ressalta-se que a intenção com estas definições é uma gestão compartilhada e mais eficaz aos entes da federação, visando minorar os gastos públicos, potencializando a eficiência administrativa, através da racionalização administrativa e otimização de processos repetitivos.

Ante o exposto, verifica-se que o procedimento licitatório mais adequado para a aquisição do objeto supracitado é a realização de licitação compartilhada, na modalidade pregão, pelo critério de menor preço e auxiliada pelo sistema de registro de preços, atuando o CINCATARINA como Órgão Gerenciador.

4. PREVISÃO NO PLANO DE CONTRATAÇÕES ANUAL

A aquisição do objeto consta no Planejamento Anual de Contratações de 2024 do CINCATARINA identificado na planilha de Planejamento de Licitações (Anexo I do Planejamento de Licitações do CINCATARINA), pelo número 37, e com solução prevista para a demanda como “FURGÃO, CHASSI E CARROCERIA, NOVOS, ZERO KM”, com previsão de homologação até a data de 17/04/2024.

Assim, constata-se que a presente contratação está alinhada com o projeto da administração para o ano de 2024.

5. DESCRIÇÃO DA SOLUÇÃO COMO UM TODO

A Lei Federal n. 14.133/2021 traz ainda em seu texto legal, como um de seus objetivos, a análise de solução/contratação mais vantajosa para compras públicas, de modo particular na fase preparatória do processo licitatório, considerando o ciclo de vida do objeto, conforme dispõem o art. 11, inciso I, e o art. 18, inciso VIII, ambos do referido texto legal:

Art. 11. O processo licitatório tem por objetivos:

I - Assegurar a seleção da proposta apta a gerar o resultado de contratação mais vantajoso para a Administração Pública, inclusive no que se refere ao ciclo de vida do objeto;

Art. 18. A fase preparatória do processo licitatório é caracterizada pelo planejamento e deve compatibilizar-se com o plano de contratações anual de que trata o inciso VII do caput do art. 12 desta Lei, sempre que elaborado, e com as leis orçamentárias, bem como abordar todas as considerações técnicas, mercadológicas e de gestão que podem interferir na contratação, compreendidos: [...]

VIII - a modalidade de licitação, o critério de julgamento, o modo de disputa e a adequação e eficiência da forma de combinação desses parâmetros, para os fins de seleção da proposta apta a gerar o resultado de contratação mais vantajoso para a Administração Pública, considerado todo o ciclo de vida do objeto;

Reforça-se que a legislação licitatória traz que este tema é conteúdo a ser acrescido ao Estudo Técnico Preliminar, apresentando a descrição da solução como um todo:

Art. 18 [...]

§ 1º O estudo técnico preliminar a que se refere o inciso I do caput deste artigo deverá evidenciar o problema a ser resolvido e a sua melhor solução, de modo a permitir a avaliação da viabilidade técnica e econômica da contratação, e conterá os seguintes elementos: [...]

VII - descrição da solução como um todo, inclusive das exigências relacionadas à manutenção e à assistência técnica, quando for o caso;

E, conforme leciona Marçal Justen Filho⁴ acerca da descrição da solução realizada no Estudo Técnico Preliminar, nela “não é cabível ignorar o ciclo de vida útil do objeto, nem as características que exijam providências complementares posteriores ao recebimento da prestação principal”.

Assim, para fins de definição das etapas exigidas para a análise do ciclo de vida do objeto, extrai-se do art. 34, § 1º, da Lei Federal n. 14.133/2021 que, “entre outros fatores vinculados ao seu ciclo de vida”, estão a “manutenção, utilização, reposição, depreciação e impacto ambiental do objeto licitado”. Da mesma forma, ao dispor sobre a descrição da

⁴ JUSTEN FILHO, Marçal. *Comentários à Lei de Licitações e Contratações Administrativas*: Lei 14.133/2021. São Paulo: Thomson Reuters Brasil, 2021. p. 357.

solução como um todo em seu art. 18, § 1º, inciso VII, a legislação incluiu as “exigências relacionadas à manutenção e à assistência técnica, quando for o caso”.

Buscando uma integração da legislação licitatória com as demais normativas existentes, cumpre mencionar ainda que a Lei Federal n. 12.305/2010, que instituiu a Política Nacional de Resíduos Sólidos, em seu art. 3º, inciso IV, define o ciclo de vida como a “série de etapas que envolvem o desenvolvimento do produto, a obtenção de matérias-primas e insumos, o processo produtivo, o consumo e a disposição final”. Por fim, o Guia Nacional de Contratações Sustentáveis, elaborado pela Consultoria-Geral da União, em sua 5ª edição, de agosto de 2022, busca realizar uma divisão mais objetiva do ciclo de vida, fazendo-a em quatro etapas essenciais: produção, distribuição, uso e disposição/destinação final.

Com fundamento nos pontos supracitados, observa-se que a descrição do ciclo de vida deve considerar tanto as características intrínsecas ao uso dos bens quanto as etapas que ocorrem desde a sua produção até a sua disposição final, com a análise, conforme a necessidade, do impacto ambiental em cada uma dessas etapas.

Para fins do presente processo licitatório, adotou-se como base a divisão feita pela Consultoria-Geral da União em seu Guia Nacional de Contratações Sustentáveis, subsídio recentíssimo e que já considerou, em sua elaboração, tanto as disposições da legislação licitatória quanto aquelas da Política Nacional de Resíduos Sólidos. Analisando, contudo, o singular destaque dado pela Lei Federal n. 14.133/2021 às questões relativas à manutenção do bem ao descrever o seu ciclo de vida (art. 18, § 1º, inciso VII, e art. 34, § 1º), optou-se por abordá-las em uma etapa à parte do uso, estando, assim, dividido o ciclo de vida em: produção, distribuição, uso, manutenção e disposição final.

- I. **Produção:** É a primeira fase do ciclo de vida de um objeto. Nessa etapa, são realizados todos os processos necessários para criar o produto, incluindo o seu planejamento, a obtenção de matérias-primas, a fabricação, a montagem e os testes.
- II. **Distribuição:** É a fase seguinte, na qual o produto é transportado e disponibilizado ao consumidor final. Essa etapa inclui o armazenamento, o transporte, a embalagem e a entrega do produto pelo fornecedor.
- III. **Uso:** É a fase principal, em que o consumidor utiliza o produto por um período ou o consome, se for o caso. Considera-se aqui a sua função, facilidade e instruções de uso, quem o utilizará, vida útil e segurança.

Inovação e Modernização na Gestão Pública

- IV. Manutenção:** É a fase em que ocorrem as atividades de reparo, armazenagem, limpeza e conservação do produto para mantê-lo funcionando adequadamente e prolongar sua vida útil. Ocorre tanto por parte do usuário do produto, através das informações e suporte técnico a serem fornecidos pelo fabricante/fornecedor, quanto diretamente por este, ao realizar a assistência técnica, o conserto ou mesmo a substituição.
- V. Disposição final:** É a última fase do ciclo de vida de um bem, que se refere à forma como o produto é descartado após o fim de sua vida útil. Deve dispor sobre as possibilidades para tal, os meios de realizá-las e os impactos ambientais de cada uma.

5.1. PRODUÇÃO

A produção de veículos exige um processo produtivo altamente especializado. Inicialmente, são realizados estudos de engenharia detalhados para determinar as especificações do projeto, considerando fatores como capacidade de carga, tamanho, potência do motor e funcionalidades desejadas para a aplicação específica do modelo. A fabricação dos componentes exige a utilização de ligas metálicas capazes de resistir aos esforços sem atingir níveis indesejáveis de deformação, fadiga e vibrações ao longo da vida útil, como aços e ligas especiais.

Os principais componentes, como a estrutura, a cabine, o sistema hidráulico e o motor, passam por controles dimensionais e de qualidade. Após a fabricação, esses componentes são montados, utilizando técnicas de posicionamento, soldagem e fixação de precisão, garantindo a integridade e a durabilidade do equipamento. Paralelamente, ocorre a instalação dos sistemas elétricos e hidráulicos. Além disso, são submetidos a testes para verificar o seu funcionamento, garantindo a segurança e a eficiência operacional. Por fim, o processo de produção conclui-se com a pintura e o acabamento, conferindo aos equipamentos a identidade visual da marca e proteção contra corrosão.

Esses veículos em particular podem ser montados por uma ampla variedade de implementos ou carrocerias, como as carrocerias fechadas em baús refrigerados ou não, carrocerias abertas metálicas ou amadeiradas, basculantes, tanque para líquidos ou gás,

chassi ou prancha porta contêiner e mecanismo operacional, dentre outros⁵. Além disso, alguns implementos/carrocerias possuem a capacidade de atuação por meio da tomada de força, como é o caso dos basculantes, plataformas móveis e mecanismos de suspensão de cargas (muques). Em geral saem de fábrica como furgões ou no chassi com cabine, e seguem para montar seus implementos em empresas implementadoras/transformadoras. As fábricas disponibilizam manuais com instruções para montagem dos implementos e há uma série de regulamentações dos órgãos públicos que precisam ser atendidas, como do Contran e do Conama.

5.2. DISTRIBUIÇÃO

Após a conclusão da produção, e anteriormente a implementação, os veículos são armazenados de forma organizada em ambientes de espaço amplo, onde ficam protegidos contra condições ambientais adversas e danos físicos, minimizando qualquer risco de deterioração ou impacto indesejado. Durante o processo de transporte, são tomados cuidados para garantir a proteção contra choques, trepidações e umidade.

O transporte pode ser realizado por meio de caminhões prancha, mas verifica-se também a entrega por seus próprios meios segundo relatado no portal Estradas⁶. É importante destacar que o transporte pode envolver diferentes modos, como terrestre, marítimo ou aéreo, dependendo das localizações do parque de produção e do destino. Os fabricantes, quando não fazem a parte de logística, trabalham em estreita colaboração com empresas de logística, que possuem expertise no manuseio e transporte.

Ao chegar no destino, são descarregados e inspecionados para verificar se houve algum dano durante o transporte e são preparados para entrega aos clientes. Portanto, ao recebê-los, é importante inspecionar de forma cuidadosa, para garantir que nenhum dano ocorreu no transporte.

⁵ Resolução Contran 916/2022 Anexo II - DEFINIÇÕES DE CARROCERIAS

⁶ [https://estradas.com.br/caminhao-zero-quilometro/#:~:text=Algumas%20montadoras%20%E2%80%93%20f%C3%A1bricas%20%E2%80%93%20fazem%20esse,ou%20outro%20estado%20do%20Brasil.\(acessado em 16/02/2024\)](https://estradas.com.br/caminhao-zero-quilometro/#:~:text=Algumas%20montadoras%20%E2%80%93%20f%C3%A1bricas%20%E2%80%93%20fazem%20esse,ou%20outro%20estado%20do%20Brasil.(acessado%20em%2016/02/2024))

5.3. USO

Durante a utilização, os veículos devem ser conduzidos por motoristas habilitados conforme categoria exigida pela legislação de trânsito e de acordo com o caso pode ser necessário treinamento adicional e conhecimento aprofundado das técnicas de operação dos implementos, incluindo o domínio dos controles e a compreensão das precauções de segurança. É fundamental que os operadores fiquem atentos ao ambiente de trabalho e cientes dos obstáculos, incluindo pessoas próximas, para evitar qualquer situação que possa comprometer a segurança.

A durabilidade dos veículos depende de fatores como o uso adequado, a manutenção regular e as condições de trabalho. Seguir as orientações do fabricante em relação aos intervalos de manutenção preventiva, como troca de óleo, inspeção dos componentes e limpeza são fundamentais para garantir a vida útil e prolongada do equipamento. Além disso, é importante operar os implementos dentro dos limites estabelecidos, evitando sobrecarregar os componentes e garantindo que sejam utilizados de acordo com as capacidades e especificações recomendadas.

Deve-se manter sempre em bom estado e junto ao veículo os equipamentos de segurança como triângulo e extintor de incêndio e este último deve-se sempre mantê-lo dentro da validade. Ademais, deve-se sempre calibrar a pressão dos pneus, lembrando do pneu reserva.

5.4. MANUTENÇÃO

Para garantir o bom desempenho e prolongar a vida útil é fundamental seguir as recomendações dos fabricantes em relação às trocas de peças e fluidos. Os fabricantes informam intervalos específicos para a substituição de peças sujeitas a deterioração, como filtros de ar, filtros de óleo, rolamentos e correias.

Além das trocas periódicas, são sugeridas pelos fabricantes para identificar possíveis desgastes, folgas ou falhas, inspeções regulares de componentes e sistemas importantes, como freios, sistema elétrico e sistema de direção. Seguir as recomendações dos fabricantes em relação às trocas de peças e fluidos, assim como a utilização de implementos compatíveis é essencial para manter o desempenho, a confiabilidade e a segurança dos equipamentos,

maximizando sua eficiência operacional e vida útil. Consultar o manual do fabricante e aderir às diretrizes estabelecidas são processos fundamentais para uma manutenção adequada.

A título exemplificativo, mas não exaustivo, podemos elencar algumas atividades de regular verificação que envolve um veículo:

- Manter extintor de incêndio dentro da validade;
- Manter a pressão dos pneus adequada, lembrando do pneu reserva;
- Inspeccionar regularmente a vida útil dos pneus;
- Nas substituições de pneus, utilizar o mesmo tipo verificando dimensão e demais características, na dúvida consultar o manual. Os pneus de caminhões possuem tipos diferentes conforme a função que podem ser direcionais, de tração ou de eixo livre, e a posição deles no veículo deve ser observada adequadamente. Além disso, podem variar conforme o terreno para uso urbano, OTR ou de uso misto e são definidos pelo índice de carga e pelo índice de velocidade;
- Manter o painel livre de objetos de forma a evitar suas quedas e para manter a visão dos indicadores visuais. Em caso de identificar alguma anomalia, providenciar manutenção;
- Fazer a troca de óleo, filtro de óleo, filtro de ar de acordo com o recomendado no manual;
- Fazer a devida limpeza/substituição do filtro de ar-condicionado;
- Fazer a troca de filtro de combustível de acordo com o recomendado no manual;
- Realizar as manutenções preventivas conforme disposto no manual de instruções de uso e manutenção.

Destaca-se que o usuário pode recorrer ao concessionário, dentro do período da garantia, para obter suporte técnico, fazer reparos ou até mesmo a substituição de peças e componentes, sendo essencial para garantir a continuidade de uso e a segurança. Para além do período de garantia, deve-se procurar manter uma rede de oficinas e outros estabelecimentos, não se excluindo as concessionárias, para o suporte técnico e as manutenções. Além disso, o usuário deve ficar atento, realizar inspeções e buscar identificar problemas tomando as medidas corretivas necessárias e dessa forma buscar garantir a durabilidade, o desempenho e a segurança.

5.5. DISPOSIÇÃO FINAL

Motivado pelo envelhecimento, desgaste, obsolescência tecnológica ou pela mudança das necessidades, pode ocorrer a desvalorização ou a perda de utilidade do veículo para a administração. Portanto, sendo necessária sua desativação ou substituição. Nesse momento deverá ser levada em consideração a segurança ambiental e a gestão de resíduos.

Veículos possuem fluidos, como óleos, graxas, fluido de bateria e fluido de ar-condicionado, possuem componentes inflamáveis como estofamento, pneus, plásticos, óleo e combustível, além de elementos quebradiços como os vidros e espelhos, além do que, se abandonado sem os devidos cuidados, pode vir a acumular água pluvial e acelerar a oxidação de elementos metálicos. Desta forma, a destinação final adequada é fundamental para prevenir a contaminação do solo, da água e do ar, bem como para evitar a proliferação de vetores de doenças, como o mosquito *Aedes aegypti*, evitar acidentes e doenças como o tétano. Portanto, o descarte das peças deve observar a PNRS (Política Nacional de Resíduos Sólidos)⁷, que busca organizar a forma como o setor público e privado devem tratar os resíduos. O descarte será de responsabilidade de cada órgão participante, nos termos da legislação aplicável e deve ser planejado e executado com responsabilidade.

Ao ser descartado, o veículo deve ser desmontado e separado por componentes para facilitar o processo de reciclagem, algumas peças requerem um descarte especializado. Os fluidos (como óleo e combustível) e outros resíduos tóxicos devem ser retirados com cuidado e descartados adequadamente, seguindo as normas ambientais.

A reciclagem é a reintrodução no ciclo de produção do item ou parte dele e é possível para alguns itens, como pneus, plásticos e metais. Existe o acondicionamento de peças, quando a peça ou componente é recuperado ou restaurado em condições de uso. Há até mesmo a prática de compra e venda de peças usadas nos ditos “ferro velho” e atualmente facilitada por portais de compra e venda na rede mundial de comunicação. E há itens que precisam ser descartados e para tal há de se observar as exigências legais da atividade^{8,9}. No entanto essas práticas “não são típicas” no setor público, para esse tipo de produto, e uma vez que os órgãos consorciados, cooperados ou referendados em geral não possuem corpo

⁷ **Lei Nº 12.305, de 2 de agosto de 2010.** Institui a Política Nacional de Resíduos Sólidos; altera a Lei no 9.605, de 12 de fevereiro de 1998; e dá outras providências.

⁸ **Lei Nº 12.977, de 20 de maio de 2014.** Regula e disciplina a atividade de desmontagem de veículos automotores terrestres; altera o art. 126 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro; e dá outras providências.

⁹ Resolução 611 de 24 de maio de 2016. Regulamenta a Lei nº 12.977, de 20 de maio de 2014, que regula e disciplina a atividade de desmontagem de veículos automotores terrestres, altera o § 4º do art. 1º da Resolução CONTRAN nº 11, de 23 de janeiro de 1998, e dá outras providências.

técnico especializado nessa área, as opções disponíveis seriam a contratação desses serviços ou a alienação do(s) produto(s).

Cabe destacar que antes da destinação final as entidades públicas têm a opção de alienar em leilão esses veículos.

A conscientização sobre a importância da destinação correta desses materiais, e o cumprimento das obrigações legais por parte dos envolvidos na cadeia produtiva são essenciais para garantir a sustentabilidade ambiental e a proteção da saúde pública.

6. REQUISITOS DA CONTRATAÇÃO

Poderão participar desta licitação todas e quaisquer empresas ou sociedades, regularmente estabelecidas no País – inclusive consórcios de empresas, desde que atendidas as disposições do art. 15 da Lei Federal n. 14.133/2021 e do art. 16 da Resolução n. 209/2022 do CINCATARINA –, que sejam especializadas e credenciadas no objeto desta licitação e que satisfaçam todas as exigências, especificações e normas previstas nos documentos deste processo licitatório e nos regramentos e normativas existentes no Brasil sobre a área de fornecimento.

A contratação pressupõe o pleno conhecimento e atendimento às exigências de habilitação e execução do contrato a ser formulado e os requisitos para a contratação constam também do próprio descritivo dos itens a serem licitados e nas folhas de dados presentes nos autos deste processo licitatório e que também estarão anexas ao edital.

É necessário manter as condições de habilitação exigidas na licitação e comprovar a regularidade fiscal e trabalhista junto ao Órgão Gerenciador através do Sistema de Controle de Execução de Licitação Compartilhada do CINCATARINA.

A título de amostra:

- Para o item n. 4 (Tipo D) deverá ser apresentado o cálculo da capacidade de carga já considerando o peso da carroceria, conforme especificado na Folha de Dados.
- Os caminhões devem possuir os equipamentos obrigatórios exigidos pela resolução nº 993/2023 do CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito) ou outra que vier a substituir.
- Deverá ser fornecido pela Contratada os prospectos dos veículos ofertados, em língua portuguesa, constando todas as informações técnicas necessárias à análise da proposta.

Os veículos devem ser novos, zero KM, ano/modelo de fabricação 2023/2024 ou superior. Caso o proponente comprove não haver ano e modelo de fabricação 2023/2024 ou superior que atenda aos requisitos, poderão ser propostos veículos novos, zero KM, ano/modelo de fabricação 2023/2023.

A licitante deverá comprovar que o veículo é novo, zero KM, podendo ser através de Contrato de Concessão entre concessionária e montadora e/ou notas fiscais, entre outros documentos comprobatórios, não sendo aceita mera declaração, dispensado quando for a própria Fabricante/Montadora do veículo, não devendo estar registrado ou licenciado, sendo que o primeiro emplacamento obrigatoriamente será realizado pelo Órgão Participante que contar da autorização de fornecimento.

Será considerado Zero Quilômetro o veículo cujo hodômetro não esteja com a quilometragem superior a 700 (setecentos) quilômetros.

6.1. ATENDIMENTO ÀS NORMAS TÉCNICAS

Sabe-se que “a Administração Pública, ao especificar os objetos das licitações e dos contratos administrativos, deve fazê-lo em consonância às normas da ABNT. Não há espaço de discricionariedade para recusar as normas da ABNT, ainda que, eventualmente, se entenda que elas são desnecessárias ou restritivas à competição”.¹⁰ Para além delas, as normas técnicas de outras entidades também devem ser observadas, conforme dispõe o art. 39, inciso VIII, do CDC:

Art. 39. É vedado ao fornecedor de produtos ou serviços, dentre outras práticas abusivas: [...]

VIII - colocar, no mercado de consumo, qualquer produto ou serviço em desacordo com as normas expedidas pelos órgãos oficiais competentes ou, se normas específicas não existirem, pela Associação Brasileira de Normas Técnicas ou outra entidade credenciada pelo Conselho Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial (Conmetro);

Assim, como requisito para a contratação, os itens licitados devem atender às legislações e normas técnicas que estabelecem os requisitos de dimensões, material, uso, manutenção, descarte, entre outros. As normas a serem atendidas, a depender do bem em específico e sem exclusão de outras que vierem a ser aplicáveis, são:

¹⁰ NIEBUHR, Joel de Menezes. *Licitação pública e contrato administrativo*. 6. ed. Belo Horizonte: Fórum, 2023. p. 434.

- I. **LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997** e suas referências normativas: Institui o Código de Trânsito Brasileiro.
- II. **RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 993, DE 15 DE JUNHO DE 2023** e suas referências normativas: Estabelece os equipamentos obrigatórios para a frota de veículos em circulação e relaciona o índice de regulamentações sobre segurança veicular aplicáveis;
- III. **RESOLUÇÃO Nº 490, DE 16 DE NOVEMBRO DE 2018 DO CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE** e suas referências normativas: Estabelece a Fase PROCONVE P8 de exigências do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores – PROCONVE para o controle das emissões de gases poluentes e de ruído para veículos automotores pesados novos de uso rodoviário e dá outras providências;
- IV. **RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 958, DE 17 DE MAIO DE 2022** e suas referências normativas: Dispõe sobre os limites de emissões de gases e partículas pelo escapamento de veículos automotores, sua fiscalização pelos agentes de trânsito, requisitos de controle de gases do cárter e sons produzidos por equipamentos utilizados em veículos.

A concessão de código de marca/modelo/versão deve ser conforme dispõe a Resolução do Contran nº 916 de 28 de março de 2022 ou outra que vier a substituir. Em seu artigo 2º diz que todos os veículos devem possuir código, que deve ser concedido conjuntamente à emissão do CAT (Certificado de Adequação à Legislação de Trânsito), respeitando as classificações do Anexo da resolução supracitada e atender aos procedimentos do órgão máximo executivo de trânsito da União. E referente ao cadastro no RENAVAN, para os casos de veículos inacabados (aqueles fornecidos no chassi), o Art. 16 §1º da mesma resolução diz que se aplica apenas o pré-cadastro. E de acordo com as instruções para Pré-cadastro de Veículos do Serviço Federal de Processamento de Dados – SERPRO¹¹ “O pré-cadastro de veículos no Sistema RENAVAM registra os dados identificadores de todos os veículos produzidos e importados para o País.” “Além do pré-

¹¹ Versão 5.0 – 29/09/2022

cadastro pelas próprias montadoras e importadoras, os veículos podem ser pré-cadastrados no Sistema RENAVAM por empresas credenciadas pelo DENATRAN.”, são elas:

ANFIR – Associação Nacional de Fabricantes de Implementos Rodoviários – SP

ANGIS – Associação Nacional dos Organismos de Inspeção – SP

AUTOTEC Informática - DF

INFORT Serviços - CE

SECON – Serviço, Comércio e Computação Ltda. - DF

SIMEFRE – Sindicato Interestadual da Indústria de Equipamentos Ferroviários e Rodoviários – SP

6.2. MARCAS E MODELOS DE REFERÊNCIA

Os itens apresentados na tabela abaixo mencionarão em seus respectivos descritivos a marca e/ou o modelo de referência, a fim de parametrizar a qualidade e facilitar a descrição do objeto aos licitantes. Nas marcas e/ou nos modelos de referência será citado que o bem ofertado poderá ser similar ou equivalente ou de igual ou melhor qualidade, podendo a equipe técnica, no que tange às avaliações dos produtos, exigir que a empresa participante do certame demonstre desempenho, qualidade e produtividade compatíveis com a marca e/ou o modelo de referência mencionado, nos termos do art. 41, inciso I, da Lei Federal n. 14.133/2021, inexistindo prejuízo para aqueles que apresentem itens com as mesmas características.

ITEM	UNIDADE	DESCRIÇÃO	REFERÊNCIAS
1	Unidade	Veículo Automotor Furgão (Longo/Teto Alto), Tipo A, Novo, Zero KM. ESPECIFICAÇÕES CONFORME FOLHA DE DADOS. (CIN23063)	RENAULT MASTER L3H2 PEUGEOT BOXER L3H2 IVECO DAILY 45-160 OU 55-180 FORD TRANSIT L3H3 MERCEDES-BENZ SPRINTER 417CDI ou equivalente, ou similar, ou de melhor qualidade
2	Unidade	Veículo Automotor Furgão (Longo/Teto Alto) tração traseira, Tipo B, Novo, Zero KM. ESPECIFICAÇÕES CONFORME FOLHA DE DADOS. (CIN23064)	MERCEDES-BENZ SPRINTER 417CDI IVECO DAILY 45-160 OU 55-180 FORD TRANSIT L3H3 ou equivalente, ou similar, ou de melhor qualidade
3	Unidade	Veículo Automotor Chassi Cabine, Tipo C, Novo, Zero KM. ESPECIFICAÇÕES CONFORME FOLHA DE DADOS. (CIN23065)	MERCEDES-BENZ SPRINTER 315CDI RENAULT MASTER CHASSI IVECO DAILY 35-160 ou equivalente, ou similar, ou de melhor qualidade

4	Unidade	Veículo Automotor Cabine Carroceria Aberta em Aço, Tipo D, Novo, Zero KM. ESPECIFICAÇÕES CONFORME FOLHA DE DADOS. (CIN23066)	MERCEDES-BENZ SPRINTER 315CDI RENAULT MASTER CHASSI IVECO DAILY 35-160 ou equivalente, ou similar, ou de melhor qualidade
---	---------	--	--

O TCU, através do acórdão do Plenário n. 113/2016, já reconheceu ser permitida menção a marca de referência no edital, como forma ou parâmetro de qualidade para facilitar a descrição do objeto, devendo necessariamente acrescentar expressões do tipo “ou equivalente”, “ou similar”, “ou de melhor qualidade”, podendo a Administração Pública exigir que a empresa participante do certame demonstre desempenho, qualidade e produtividade compatíveis com a marca de referência mencionada.

6.3. ENTREGA DO OBJETO

Os itens contratados deverão ser entregues no prazo máximo de 120 dias, a contar da data de recebimento da Autorização de Fornecimento (AF) que será enviada por meio eletrônico, no local indicado pelo órgão participante, com a respectiva Nota Fiscal Eletrônica, e deverá ser enviado o arquivo XML para o e-mail indicado na Autorização de Fornecimento, devendo o fornecedor ficar ciente da área territorial de atuação do consórcio CINCATARINA, que é o Estado de Santa Catarina e seus 295 municípios.

Tratando-se de demanda histórica, o prazo supracitado fora determinado com base naquele utilizado no processo licitatório realizado anteriormente para atendimento da mesma demanda. Assim, em razão da regularidade na realização da ampla maioria das entregas, da compatibilidade com as condições usualmente verificáveis no mercado e do atendimento às necessidades dos órgãos e entidades dos entes da federação, verificou-se a adequabilidade em manter-se o prazo anteriormente utilizado.

Na entrega técnica, o Fornecedor apresentará ao Proprietário todas as informações sobre os recursos que seu veículo oferece e suas funcionalidades, instruções fundamentais sobre a condução econômica, instruções sobre a importância da manutenção preventiva, frequências recomendadas para a troca de óleo e filtros e sobre a garantia.

Os veículos deverão ser entregues em cada município contratante, nos endereços indicados na autorização de fornecimento.

Na entrega, os veículos deverão ser transportados através de veículo apropriado, não sendo permitido o deslocamento com o veículo rodando. Ressalta-se que o hodômetro não

deverá estar com a quilometragem acima de 700 (setecentos) quilômetros, essa margem é disponibilizada para atendimento das necessidades de pequenos deslocamentos de montagem dos veículos e seus implementos, como é o caso das carroceiras do veículo Tipo D e testes que podem ser necessários realizar.

Os veículos deverão ser entregues descaracterizados, isentos de marca ou identificação do fornecedor/concessionários. As marcas e modelos dos fabricantes serão permitidos uma vez que auxiliam na busca e identificação de peças e materiais de manutenção.

Todas as despesas relacionadas com as entregas em cada órgão participante ocorrerão por conta do fornecedor, sob o qual ficará a total responsabilidade de realizar o transporte adequado e manter em perfeitas condições de armazenamento todos os itens a serem entregues, garantindo a sua total eficiência e qualidade.

Os recebimentos provisório e definitivo ficarão a cargo do órgão participante, em conformidade com o disposto no art. 140 da Lei Federal n. 14.133/2021. O objeto do contrato será recebido provisoriamente, de forma sumária, pelo responsável por seu acompanhamento e fiscalização no órgão participante, com verificação posterior da conformidade do material com as exigências contratuais e definitivamente por servidor ou comissão designada por autoridade competente do órgão participante. O objeto do contrato poderá ser rejeitado, no todo ou em parte, quando estiver em desacordo com as disposições do contrato, do Edital, do Termo de Referência e das folhas de dados.

6.4. GARANTIA DO OBJETO

O prazo de garantia dos itens ofertados não será inferior àquele previsto na folha de dados de cada item, contado a partir da efetiva entrega dos bens à administração, mesmo que os descritivos ou folhas de dados estabeleçam uma data inicial em contrário, sendo os prazos assim definidos em razão das condições verificadas como regularmente ofertadas no mercado, não se excluindo eventual prazo superior disponibilizado pelo fornecedor, o qual estará vinculado à proposta realizada, sem exclusão da garantia legal.

Na eventual ausência de previsão na folha de dados, o prazo de garantia dos bens ofertados será de no mínimo 12 (doze) meses ou 100.000 (cem mil) quilômetros, prevalecendo o que ocorrer primeiro, contados a partir da efetiva entrega dos bens à administração, sendo o prazo assim definido em razão das condições mínimas verificadas como regularmente



ofertadas no mercado aos itens em geral licitados, não se excluindo eventual prazo superior disponibilizado pelo fornecedor, o qual estará vinculado à proposta realizada, sem exclusão da garantia legal.

Para o item n. 4 (tipo D), a garantia total do implemento será de no mínimo 12 (doze) meses. Mesmo que o veículo seja enviado a terceiro para transformação/implementação os prazos dele e do seu implemento correrão a partir da mesma data, conforme disposto no primeiro parágrafo deste tópico.

É vedada a elaboração de manual de proprietário exclusivo para os veículos objeto da presente contratação com termos distintos daqueles fornecidos aos proprietários particulares do mesmo modelo do veículo.

Considerando que os veículos serão adquiridos por municípios no Estado de Santa Catarina, as concessionárias autorizadas estarão disponíveis em, no mínimo, uma por Mesorregião de Santa Catarina (Norte, Sul, Leste, Oeste, Planalto e Vale), para execução da garantia e assistência técnica por meio de serviços especializados de manutenção homologados pela Fabricante/Montadora. A comprovação deverá ser feita através de documento assinado pela proponente, onde conste a relação da(s) concessionária(s) autorizada(s) com endereço completo, telefone, e-mail etc.

As revisões periódicas previstas no manual do proprietário serão realizadas na rede de concessionárias autorizadas da Fabricante/Montadora na Mesorregião de Santa Catarina (Norte, Sul, Leste, Oeste, Planalto e Vale), com ônus ao proprietário, durante o prazo de garantia dos veículos, nas condições estabelecidas no manual do proprietário. Eventualmente as ofertas dos fornecedores podem incluir uma ou mais revisões gratuitas, que poderão ser aceitas pelos órgãos participantes, quando apresentadas explicitamente na proposta.

Durante o período de garantia dos veículos, nos casos em que as revisões forem realizadas de acordo com o manual do proprietário, em rede de concessionárias autorizadas na Mesorregião de Santa Catarina (Norte, Sul, Leste, Oeste, Planalto e Vale), caso ocorra à necessidade de substituição de peças genuínas decorrentes de vício de fabricação, desde que o proprietário do veículo não tenha dado causa ao defeito, o custo da mão-de-obra especializada necessária e da aquisição da peça será de responsabilidade da Contratada.

Em caso de pane mecânica/elétrica do veículo que o impeça de circular, quando do deslocamento até o destino, os custos de remoção e de transporte do veículo (guincho) até a concessionária autorizada mais próxima do local do evento será de responsabilidade da Contratada, independentemente de previsão dessa cobertura no manual do proprietário ou

Inovação e Modernização na Gestão Pública



CNPJ: 12.075.748/0001-32
www.cincatarina.sc.gov.br
cincatarina@cincatarina.sc.gov.br



Sede do CINCATARINA
Rua General Liberato Bittencourt, 1885, 13º Andar, Sala 1305, Bairro Canto
Florianópolis/Estado de Santa Catarina – CEP 88.070-800
Telefone: (48) 3380 1620



Central Executiva do CINCATARINA
Rua Nereu Ramos, 650, 1º Andar, Sala 102, Centro
Fraiburgo/Estado de Santa Catarina – CEP 89.580-000
Telefone: (48) 3380 1621

em manuais de serviços acessórios, bem como outras despesas decorrentes e inerentes a esta situação.

A Contratada disponibilizará telefone de emergência 24h (central/serviço de atendimento ao cliente) para acionamento do guincho em eventuais ocorrências, em item posicionado no painel/para-brisa do veículo.

É vedado à Contratada opor qualquer restrição de assistência técnica constante no manual da Fabricante/Montadora ou em outro instrumento da fábrica, cuja participação no Certame configura plena aceitação das condições exigidas.

Para o eventual conserto/manutenção/reparo do bem defeituoso ou viciado, exige-se a utilização de peças/componentes/itens originais e novos, conforme dispõe o art. 21 do CDC. Após o conserto ou a substituição, o bem terá mais 90 dias de garantia legal, nos termos do art. 26, inciso II, do CDC, não se excluindo eventual prazo em aberto referente à garantia contratual ou a outra garantia disponibilizada pelo fornecedor.

De acordo com o art. 18, §§ 1º e 2º, do CDC, o prazo para que o produto com defeito seja consertado ou, sendo o caso, substituído, será de 30 dias contados a partir do registro de ocorrência no sistema “Gescon” ou do aviso do defeito do produto ao fornecedor ou fabricante, e deverá ser realizado no território do Órgão Participante, em local indicado por este, podendo-se, caso justificado por escrito, deferir eventual pedido de prorrogação deste prazo por mais 30 (trinta) dias corridos condicionada à aceitação do Contratante.

Todos os custos relacionados à execução da garantia ou troca dos bens correrão por conta exclusiva do fornecedor, incluídos aqueles relacionados ao transporte, à troca de peças/equipamentos, às horas técnicas e ao deslocamento de pessoal.

7. JUSTIFICATIVA PARA O PARCELAMENTO OU NÃO DA CONTRATAÇÃO

Nos termos do art. 40, § 2º, da Lei Federal n. 14.133/2021, o parcelamento do objeto mostra-se viável técnica e economicamente na medida em que é composto de itens de natureza divisível, dado que cada item possui aplicação individual, sendo que tanto aquisição quanto a utilização independem dos demais.

Destaca-se que, conforme entendimento sumulado do Tribunal de Contas da União e manifestado na atual legislação licitatória, o parcelamento configura-se como regra, sendo uma exceção o agrupamento em lotes, dispensando maiores digressões acerca de sua adoção:

Súmula TCU n. 247: É obrigatória a admissão da adjudicação por item e não por preço global, nos editais das licitações para a contratação de obras, serviços, compras e alienações, cujo objeto seja divisível, desde que não haja prejuízo para o conjunto ou complexo ou perda de economia de escala, tendo em vista o objetivo de propiciar a ampla participação de licitantes que, embora não dispondo de capacidade para a execução, fornecimento ou aquisição da totalidade do objeto, possam fazê-lo com relação a itens ou unidades autônomas, devendo as exigências de habilitação adequar-se a essa divisibilidade.

Além do mais, em razão da possibilidade de serem fornecidos por empresas distintas e, desse modo, ampliando-se a competição e evitando-se a concentração de mercado, existe alta possibilidade de redução dos preços ofertados, conforme comumente se observa em certames desta natureza.

8. ESTIMATIVA DA QUANTIDADE DA CONTRATAÇÃO

Tratando-se de processo licitatório visando o registro de preço dos itens listados, a estimativa total de quantidades para contratação somente será definida após a elaboração deste Estudo Técnico Preliminar através da realização do procedimento público de intenção para registro de preços (IRP), previsto no art. 86 da Lei Federal n. 14.133/2021, o qual dependia da definição, feita somente neste ETP, do objeto a ser adquirido.

Art. 86. O órgão ou entidade gerenciadora deverá, na fase preparatória do processo licitatório, para fins de registro de preços, realizar procedimento público de intenção de registro de preços para, nos termos de regulamento, possibilitar, pelo prazo mínimo de 8 (oito) dias úteis, a participação de outros órgãos ou entidades na respectiva ata e determinar a estimativa total de quantidades da contratação.

Destaca-se que este procedimento se encontra regulamentado no âmbito do CINCATARINA pela Resolução n. 186/2022, a qual dispõe:

CAPÍTULO II PROCEDIMENTO PÚBLICO DE INTENÇÃO PARA REGISTRO DE PREÇOS

Seção I Instituição do Procedimento

Art. 4º Fica instituído o procedimento público de Intenção de Registro de Preços (IRP), a ser operacionalizado pelo CINCATARINA, na condição de Órgão Gerenciador, que deverá ser utilizado pelos órgãos e entidades dos entes da Federação consorciados, não consorciados e/ou cooperados, para registro e divulgação dos itens a serem licitados e para a realização dos atos previstos neste regulamento, com prazo mínimo de 8 (oito) dias úteis.

§ 1º O procedimento público de intenção de registro de preços poderá ser dispensado, de forma justificada pelo Órgão Gerenciador, quando for o único contratante ou de interesse restrito a órgãos ou entidades específicas da Administração Pública.

§ 2º Caberá ao Órgão Gerenciador no ato do procedimento público de Intenção de Registro de Preços - IRP:

I - estabelecer, quando for o caso, o número máximo de participantes na IRP e/ou critérios em conformidade com sua capacidade de gerenciamento;

II - aceitar ou recusar, justificadamente, os quantitativos considerados ínfimos ou superestimados ou a inclusão de novos itens;

§ 3º É facultado aos órgãos ou entidades dos entes da Federação consorciados, não consorciados e/ou cooperados, antes de iniciar um processo licitatório, consultar as IRPs em andamento e deliberar a respeito da conveniência de sua participação.

Seção II

Da Formalização da Intenção de Registro de Preço

Art. 5º Para receber informações a respeito das Intenções de Registro de Preços, os órgãos ou entidades dos entes da Federação consorciados, não consorciados e/ou cooperados deverão se cadastrar no sistema informatizado utilizado pelo CINCATARINA.

Art. 6º O processamento da Intenção de Registro de Preços será realizado pelo sistema informatizado, devendo ser observada a data de abertura e encerramento da divulgação do procedimento público da IRP, que será definida pelo CINCATARINA, com prazo mínimo de publicação de 8 (oito) dias úteis.

§ 1º O órgão ou entidade do ente da Federação consorciado, não consorciado e/ou cooperado que não realizar a IRP dentro do período do procedimento público, poderá solicitar formalmente ao CINCATARINA sua participação.

§ 2º Caberá ao CINCATARINA deliberar quanto à inclusão posterior dos órgãos do ente da Federação consorciado, não consorciado e/ou cooperado que não manifestaram interesse durante o período do procedimento público da IRP.

§ 3º Os procedimentos constantes nos § 1º e 2º serão efetivados antes de ter iniciado a fase externa do edital de licitação e de seus anexos.

Art. 7º A IRP deverá ser assinada pela autoridade competente do órgão ou da entidade do ente da Federação consorciado, não consorciado e/ou cooperado, podendo ser por meio de certificação digital.

Considerando que a IRP somente será realizada após a elaboração do ETP, eis que dele dependente e que o TCU possui clara orientação de que as “compras, sempre que possível, devem ser planejadas com base no histórico de registros de consumo dos materiais” (Acórdão 1380/2011-Plenário), para fins de abertura do processo licitatório, foi considerada a demanda histórica consistente nos descritivos e quantitativos abaixo, feitos com base nos números do Edital n. 0024/2023 (e-PAL 0028/2023), anteriormente realizado para atendimento da mesma demanda. Em algumas situações as folhas de dados dos itens listados sofreram leves modificações em comparação ao último processo licitatório, de modo que fora necessário alterar os seus respectivos códigos. Contudo, estes pequenos ajustes não são capazes de descaracterizar a essência destes itens, razão pela qual utilizam-se, sem qualquer prejuízo, para fins de estimativa preliminar, os seus quantitativos da licitação anterior.

Inovação e Modernização na Gestão Pública

Ressalta-se que, conforme leciona Marçal Justen Filho,¹² o Estudo Técnico Preliminar “não fornece as respostas definitivas quanto à licitação e ao contrato, mas demonstra a necessidade e indica a possível solução”. Por esta razão, sendo apenas provisórios e descritos na medida de sua possibilidade/necessidade, “deve-se admitir que os elementos constantes do estudo técnico preliminar sejam retificados durante a elaboração dos documentos referidos no inc. II (anteprojeto, projetos básico e executivo ou termo de referência)”. Assim, **o quantitativo final do processo somente será conhecido após a conclusão IRP, a ser realizada após a elaboração deste Estudo Técnico Preliminar**, na qual os órgãos participantes irão informar o quantitativo exato de cada item a ser para si licitado.

ITEM	EST. QTD	UNIDADE	DESCRIÇÃO
1	45	UNIDADE	Veículo Automotor Furgão (Longo/Teto Alto), Tipo A, Novo, Zero KM. ESPECIFICAÇÕES CONFORME FOLHA DE DADOS. (CIN23063)
2	65	UNIDADE	Veículo Automotor Furgão (Longo/Teto Alto) tração traseira, Tipo B, Novo, Zero KM. ESPECIFICAÇÕES CONFORME FOLHA DE DADOS. (CIN23064)
3	40	UNIDADE	Veículo Automotor Chassi Cabine, Tipo C, Novo, Zero KM. ESPECIFICAÇÕES CONFORME FOLHA DE DADOS. (CIN23065)
4	45	UNIDADE	Veículo Automotor Cabine Carroceria Aberta em Aço, Tipo D, Novo, Zero KM. ESPECIFICAÇÕES CONFORME FOLHA DE DADOS. (CIN23066)

Não se descarta a inclusão ou exclusão, por razões técnicas ou mercadológicas, de itens desta lista ao longo do processo seguinte à elaboração de descritivos, das cotações de mercado e da intenção de registro de preço, de forma que **a lista final consolidada será conhecida apenas no Termo de Referência.**

9. ESTIMATIVA DO VALOR DA CONTRATAÇÃO

Nos termos literais do art. 18, § 1º, inciso VI, da Lei Federal n. 14.133/2021, sabe-se que o Estudo Técnico Preliminar deverá conter “estimativa do valor da contratação, acompanhada dos preços unitários referenciais, das memórias de cálculo e dos documentos que lhe dão suporte”. Ocorre que esta disposição tem sido alvo de fortes críticas pela doutrina

¹² JUSTEN FILHO, Marçal. *Comentários à Lei de Licitações e Contratações Administrativas*: Lei 14.133/2021. São Paulo: Thomson Reuters Brasil, 2021. p. 355.

especializada desde a promulgação da legislação licitatória, em especial pela evidente impossibilidade de se realizar, previamente à elaboração do Estudo Técnico Preliminar, uma estimativa do valor da contratação detalhada, precisa e calculada nos termos do art. 23 da Lei Federal n. 14.133/2021.

Dentre inúmeros autores, destaca-se a exposição feita por Joel de Menezes Niebuhr:¹³

Pela redação dos dispositivos da Lei n. 14.133/2021 é um tanto quanto confuso precisar o momento em que se deve proceder ao orçamento. De acordo com a ordem dos incisos do artigo 18, o processo inicia com o estudo técnico preliminar, depois termo de referência/projetos e, na sequência, o orçamento estimado. **A lógica confirmaria essa sequência: primeiro define-se exatamente o que se quer e depois vai-se apurar o preço desse objeto no mercado. Sem definir o objeto é difícil apurar preços, porque, por óbvio, os preços variam conforme as variações dos objetos.**

No entanto, o inciso VI do § 1º do artigo 18 exige que o estudo técnico preliminar já apresente “estimativa do valor da contratação, acompanhada dos preços unitários referenciais, das memórias de cálculo”. Quer dizer que o documento que dá a largada na etapa preparatória já pressupõe o orçamento, porque a estimativa do valor da contratação decorre de algum tipo de orçamentação, ainda que mais simples. É digno de nota que o dispositivo, contudo, não se contenta com algo mais simples, porque exige a indicação de preços referenciais e memórias de cálculo.

Para complicar ainda mais, a alínea “i” do inciso XXIII do artigo 8º da Lei n. 14.133/2021 exige que o termo de referência também “aponte as estimativas do valor da contratação, acompanhadas dos preços unitários referenciais, das memórias de cálculo e dos documentos que lhe dão suporte, com os parâmetros utilizados para a obtenção dos preços e para os respectivos cálculos, que devem constar de documento separado e classificado;”. [...]

Diante de toda essa confusão, propõe-se a seguinte interpretação: faz-se um orçamento preliminar quando do estudo técnico preliminar, mais simples, sem pesquisa aprofundada de mercado, podendo-se valer de comparativo com contratos antigos do próprio órgão ou entidade ou, no caso de engenharia, utilizando-se de metodologia expedita ou paramétrica. **Depois, como uma das atividades necessárias para a elaboração do termo de referência ou do projeto básico, definida a especificação do objeto a ser licitado e contratado, faz-se o orçamento definitivo e mais rigoroso, de acordo com os critérios definidos na Lei n. 14.133/2021.**

Então, dois orçamentos, um preliminar e outro definitivo. O melhor é que fosse só um, seria mais racional e simples, porém essa não foi a opção do legislador, apegado que foi ao modelo burocrático disfuncional. [grifo nosso]

Debruçando-se sobre o mesmo tema, Juliano Heinen¹⁴ vai além e propõe que, para além da possibilidade de se ter primeiramente um orçamento simplificado e depois um detalhado, o Estudo Técnico Preliminar poderia apenas referenciar que a orçamentação será mais bem detalhada na sequência, o que seria, no presente caso, no Termo de Referência.

¹³ NIEBUHR, Joel de Menezes. Fase Preparatória das Licitações. In: NIEBUHR, Joel de Menezes. *Nova Lei de Licitações e Contratos Administrativos*. 2. ed. Curitiba: Zênite, 2021. p. 87-88

¹⁴ HEINEN, Juliano. *Comentários à Lei de Licitações e Contratos Administrativos: Lei nº 14.133/21*. 3. ed. São Paulo: JusPodivm, 2023. p. 160-161.

Veja-se, ainda, que o inciso VI do § 1º do art. 18 exige que o estudo técnico preliminar já apresente “estimativa do valor da contratação, acompanhada dos preços unitários referenciais, das memórias de cálculo”. Ao que parece, o estudo técnico preliminar exige uma orçamentação mais simplificada, que será melhor desenvolvida na fase de referenciamento de preços. Mas não é só. O inciso XXIII do art. 6º da Lei nº 14.133/21 determina que o termo de referência também “[...] aponte as estimativas do valor da contratação”. Então teríamos três documentos que devem estimar o valor da contratação, o que não faz sentido e aumenta de sobremaneira a burocracia estatal. Pensamos que possa se dar duas soluções ao problema:

(a) Ou se faz um orçamento mais simples no estudo técnico preliminar, ou no termo de referência ou no projeto básico, o qual será mais bem detalhado na fase de definição dos preços de referência;

(b) Ou entendemos que seria possível referir que a orçamentação será mais bem detalhada na sequência, ou seja, no estudo técnico preliminar, termo de referência ou projeto base, os referenciais de preço serão feitos em momento subsequente.

O certo é que a lei parece exigir um orçamento preliminar e um definitivo, o que não se mostra adequado nem racional. Portanto, propomos a opção “(b)”.

De modo especial na licitação compartilhada para registro de preços, em que os quantitativos exatos somente serão conhecidos com a conclusão do procedimento público de intenção de registro de preços, realizado após a elaboração deste Estudo Técnico Preliminar, torna-se evidente a inviabilidade de se realizar a estimativa do valor da contratação na literalidade do art. 18, § 1º, inciso VI, da Lei Federal n. 14.133/2021, eis que a) se desconhece o montante a ser contratado, o qual poderá variar na casa dos milhares ou milhões; e, b) como afirmado pela doutrina especializada, é inviável a realização de um orçamento detalhado previamente ao ETP pois significaria orçar um objeto sem a sua precisa definição e as condições em que ocorreria a sua contratação.

Assim, apenas como referência inicial para a abertura do processo, utilizou-se dos quantitativos obtidos na IRP e dos valores referenciais resultantes da pesquisa de preços, ambos do Edital n. 0024/2023 (e-PAL 0028/2023), anteriormente realizado para atendimento da mesma demanda, visando a obtenção da seguinte **estimativa preliminar para fins exclusivos de elaboração do ETP**:

ITEM	EST. QTD	UNIDADE	DESCRIÇÃO	EST. PREÇO UNITÁRIO	EST. PREÇO TOTAL
1	45	UNIDADE	Veículo Automotor Furgão (Longo/Teto Alto), Tipo A, Novo, Zero KM. ESPECIFICAÇÕES CONFORME FOLHA DE DADOS. (CIN23063)	R\$ 228.000,00	R\$ 10.260.000,00
2	65	UNIDADE	Veículo Automotor Furgão (Longo/Teto Alto) tração traseira, Tipo B, Novo, Zero KM. ESPECIFICAÇÕES CONFORME FOLHA DE DADOS. (CIN23064)	R\$ 276.000,00	R\$ 17.940.000,00
3	40	UNIDADE	Veículo Automotor Chassi Cabine, Tipo C, Novo, Zero KM. ESPECIFICAÇÕES	R\$ 247.000,00	R\$ 9.880.000,00

Inovação e Modernização na Gestão Pública

ITEM	EST. QTD	UNIDADE	DESCRIÇÃO	EST. PREÇO UNITÁRIO	EST. PREÇO TOTAL
			CONFORME FOLHA DE DADOS. (CIN23065)		
4	45	UNIDADE	Veículo Automotor Cabine Carroceria Aberta em Aço, Tipo D, Novo, Zero KM. ESPECIFICAÇÕES CONFORME FOLHA DE DADOS. (CIN23066)	R\$ 297.000,00	R\$ 13.365.000,00
				EST. VALOR TOTAL	R\$ 51.445.000,00

A respeito da antiga diferenciação entre orçamento/valor estimado e preço/valor máximo da contratação, Joel de Menezes Niebuhr esclarece que:

[...] na Lei nº 14.133/2021 dispensou-se tratamento diferente ao tema. Sucede que o inciso III do seu artigo 59 obrigada a desclassificação das propostas que “apresentarem preços inexequíveis ou permanecerem acima do orçamento estimado para a contratação”. Isso significa que o preço estimado na Lei nº 14.133/2021 confunde-se e tem o mesmo efeito do preço máximo, porque aquelas propostas cujos valores estejam acima dele devem ser desclassificadas.¹⁵

Importante salientar, contudo, que o valor estimado ou valor máximo da contratação será sigiloso. Isso porque, como extrai-se da obra de Ronny Charles Lopes de Torres¹⁶:

Ao informar os valores máximos que admite contratar, a Administração acaba sendo prejudicada em uma negociação na qual há evidente assimetria de informações, em seu desfavor, já que ela desconhece o preço de oferta real do fornecedor, embora ele conheça o valor máximo que ela aceita pagar. A publicização prévia da estimativa de custos, notadamente no pregão eletrônico, faz com que os licitantes “ancorem” seus preços em patamar muito próximo a este limite. [...] A ideia de não divulgação da estimativa de custos, junto com o edital, não é inspirada em uma tentativa de fugir ao princípio da publicidade ou de esconder os custos daquela contratação de toda a sociedade; na verdade, ela decorre de um raciocínio natural às relações de negociação, que deve também ser aplicado nas contratações públicas.

O autor conclui que o orçamento sigiloso tem seus fundamentos em dois aspectos:

[...] o combate à corrupção, uma vez que a não divulgação do orçamento dificultaria e inibiria o conluio entre os licitantes, e a obtenção de vantagens de ordem econômica, já que, diante da ausência de certeza a respeito do valor estimado do objeto licitado, os licitantes acabam obrigados a apresentar seus preços reais, sem orbitar a balizar máxima admitida no edital.

¹⁵ NIEBUHR, Joel de Menezes. *Licitação pública e contrato administrativo*. 6. ed. Belo Horizonte: Fórum, 2023. p. 451.

¹⁶ TORRES, Ronny Charles Lopes de. *Leis de Licitações Públicas Comentadas*. 14. ed. São Paulo: Juspodivm, 2023. p. 211-212.

Portanto, em vista do favorecimento de uma verdadeira competitividade entre os licitantes para a obtenção da proposta mais vantajosa para a administração, adotar-se-á o caráter sigiloso para os orçamentos, expressamente autorizado pelo art. 24 da Lei Federal n. 14.133/2021:

Art. 24. Desde que justificado, o orçamento estimado da contratação poderá ter caráter sigiloso, sem prejuízo da divulgação do detalhamento dos quantitativos e das demais informações necessárias para a elaboração das propostas, e, nesse caso:

I - o sigilo não prevalecerá para os órgãos de controle interno e externo;

II - (VETADO).

Parágrafo único. Na hipótese de licitação em que for adotado o critério de julgamento por maior desconto, o preço estimado ou o máximo aceitável constará do edital da licitação.

Ademais, o Plenário do TCU, ainda sob a égide da Lei Federal n. 8.666/1993, já se manifestava de modo muito favorável à utilização do orçamento sigiloso para aferição de contratações mais vantajosas à administração, sem que se configure qualquer violação ao princípio da publicidade, conforme extrai-se do Acórdão n. 2.080/2012:

[...] 6. Quanto ao primeiro ponto do edital questionado pela representante, é firme o entendimento deste Tribunal no sentido de que a Administração não está obrigada a anexar ao edital o orçamento de referência da licitação, mas tão somente constar o documento do respectivo procedimento administrativo, conforme a exegese que se faz do art. 3º, inciso III, da Lei n.º 10.520/2002, nos termos da jurisprudência referenciada.

7. Embora também seja posição desta Corte de que a Administração deve franquear o acesso aos licitantes do referido documento, bem explicitou a instrução que há divergências acerca do momento oportuno para tanto, ou seja, antes ou depois da fase de lances, sendo apontado, neste último caso, os benefícios para manutenção do sigilo do orçamento estimativo até essa fase.

8. Conquanto a ampla publicidade seja imperativa na Administração Pública, julgo que, **em situações semelhantes a que se apresenta, o acesso ao referido orçamento colidiria com outros princípios não menos importantes, como o da busca da proposta mais vantajosa para a administração, de modo que a reserva do seu conteúdo não se configura violação ao princípio da publicidade**, nem mesmo ao seu propósito de assegurar o controle pela sociedade da legalidade e legitimidade dos atos administrativos.

9. Ademais, a prática tem se revelado, inclusive no âmbito do próprio FNDE, que **a manutenção do sigilo do orçamento estimativo tem sido positiva para Administração, com a redução dos preços das contratações, já que incentiva a competitividade entre os licitantes, evitando assim que os concorrentes limitem suas ofertas aos valores previamente cotados pela Administração.** [...] [grifo nosso]

Inclusive, em diversas situações, descartando expressamente a possibilidade de divulgação junto ao edital, como no Acórdão n. 2.150/2015:

[...] 3. Na realização de pregões para compras de medicamentos e materiais hospitalares, a divulgação, nos editais, dos preços estimados pela administração não se mostra vantajosa, devendo ocorrer apenas após a fase de lances. [...]

Por fim, esta medida também se encontra regulamentada no âmbito deste Consórcio Público pelo art. 12 da Resolução n. 209/2022 do CINCATARINA:

Art. 12 O edital de licitação conterá as seguintes informações, dentre outras: [...]

§ 2º O valor estimado ou o valor máximo aceitável para a contratação, se não constar expressamente do edital, possuirá caráter sigiloso e será disponibilizado exclusiva e permanentemente aos órgãos de controle externo e interno.

§ 3º Nas hipóteses em que for adotado o critério de julgamento pelo maior desconto, o valor estimado ou o valor de referência para aplicação do desconto constará obrigatoriamente do edital de licitação.

§ 4º O caráter sigiloso do valor estimado ou do valor máximo aceitável para a contratação será fundamentado no § 3º do art. 7º da Lei Federal nº 12.527, de 18 de novembro de 2011, no art. 20 do Decreto Federal nº 7.724, de 16 de maio de 2012 e art. 24, da Lei Federal nº 14.133, de 2021.

§ 5º Para fins do disposto no caput, o valor estimado ou o valor máximo aceitável para a contratação será tornado público apenas e imediatamente após o encerramento do envio de lances, sem prejuízo da divulgação do detalhamento dos quantitativos e das demais informações necessárias à elaboração das propostas.

§ 6º Constará obrigatoriamente no instrumento convocatório o valor estimado, o valor máximo aceitável ou o valor de referência para aplicação do desconto na hipótese em que for adotado o critério de julgamento pelo maior desconto.

Dessa forma, compete ao pregoeiro e à equipe de apoio a observância de tais dispositivos, para fins de julgamento e aceitação das propostas, sendo as estimativas dos valores apenas divulgadas após o encerramento do envio de lances.

10. DEMONSTRATIVO DOS RESULTADOS PRETENDIDOS EM TERMOS DE ECONOMICIDADE E DE MELHOR APROVEITAMENTO DOS RECURSOS HUMANOS, MATERIAIS E FINANCEIROS DISPONÍVEIS

O CINCATARINA atuará como Órgão Gerenciador do Registro de Preços na licitação compartilhada, sendo a **contratação, empenho, liquidação e pagamento de responsabilidade de cada Órgão Participante, diretamente ao Fornecedor**, nos exatos termos da Lei. O CINCATARINA poderá também atuar como Órgão Participante do registro de preços, realizando as contratações para atender suas demandas ou das demais entidades ou órgãos dos entes da federação, realizando todos os procedimentos contábeis para formalização da aquisição dos produtos ou serviços.

O que se busca com isto é uma gestão compartilhada e mais eficaz aos Entes da Federação, visando minorar os gastos públicos, potencializando a eficiência administrativa através da racionalização administrativa e otimização de processos repetitivos.

Os principais ganhos da licitação compartilhada são a redução de custos operacionais, em razão da realização de um único processo licitatório pela Central de Compras do CINCATARINA ao invés de centenas nos entes da federação, e a economia de escala, eis que os procedimentos licitatórios, por envolverem diversos entes da federação, possuem valores mais elevados de contratação, o que gera escala e, conseqüentemente, economia de dinheiro público.

Ademais, a realização da fase centralizada pelo CINCATARINA permite um melhor aproveitamento dos recursos humanos, em especial pela redução do número total de servidores/empregados necessários quando comparado à realização de centenas de licitações individuais, e materiais, eis que, em razão da especialização dos empregados da Central de Compras na realização do processo licitatório, possibilita-se um desenvolvimento mais criterioso e técnico da fase preparatória e aquisição de bens de maior qualidade.

Com a presente solução escolhida, busca-se atender a demanda exposta pelos entes da federação com a aquisição dos itens com preço inferior ao valor de mercado, garantindo economia em escala, como se percebe dos processos licitatórios já realizados para a contratação do mesmo objeto, conforme tabela resumo abaixo:

ANO	PROCESSO	VALOR DE REFERÊNCIA	VALOR DA PROPOSTA FINAL	DIFERENÇA DE VALOR	DIFERENÇA PERCENTUAL
2021	Nº 0003/2021	R\$ 23.000.000,00	R\$ 21.634.000,00	R\$ 1.366.000,00	- 5,94%
2022	Nº 0014/2022	R\$ 80.535.000,00	R\$ 70.500.000,00	R\$ 10.035.000,00	- 12,46%
2023	Nº 0024/2023	R\$ 51.445.000,00	R\$ 46.877.540,00	R\$ 4.567.460,00	- 8,88%

Dessa forma, alcançada a economicidade desejada, é consequência lógica a existência de melhor aproveitamento dos recursos financeiros e materiais, especialmente porque haverá a aquisição de produtos de alta qualidade por um preço menor do que a média de mercado, e humanos, pela realização de um único processo licitatório pelo CINCATARINA.

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

Na elaboração do Estudo Técnico Preliminar, conforme leciona Marçal Justen Filho,¹⁷ “incumbe à Administração identificar as medidas a seu cargo indispensáveis ao desenvolvimento satisfatório da licitação e ao atingimento dos resultados pretendidos”.

Assim, como providências mínimas a serem adotadas, sem exclusão de outras que vierem a ser necessárias para o pleno atendimento da demanda, é importante que os Órgãos Participantes contratantes verifiquem a eventual necessidade de motorista com habilitação na categoria exigida pela legislação de trânsito e a comprovação de resultado negativo no exame toxicológico para motoristas com CNH (Carteira Nacional de Habilitação) nas categorias C, D ou E, conforme lei federal nº 13.103, de 02 de março de 2015; de emplacamento do veículo; de Registro, licenciamento, circulação e limites de pesos e dimensões conforme Resolução Contran 882/2021, ou outra que vier a substituir; de adquirir seguro veicular; de orientações para os servidores das exigências da legislação de trânsito, como o uso de cinto de segurança e a proibição de transitar na carroceria; de manual de instruções de uso e manutenção junto ao veículo ou com responsável; de instruções de uso do implemento ou equipamento, quando for o caso; de validade da carga do extintor de incêndio; de local adequado às dimensões do veículo (seguro e ao abrigo de intempéries) para quando este não estiver em uso; se a armazenagem for a céu aberto, é importante considerar maior frequência de lavagem e aplicação de produtos protetivos, como cera; de local apropriado para o caso de vir a efetuar algum tipo de limpeza ou manutenção no local de armazenagem.

Para os casos dos veículos no chassi, Tipo C, é importante que os Órgãos Participantes contratantes verifiquem a eventual necessidade de análise da legislação aplicável para a carroceria/implemento a ser aplicado e aos produtos a serem carregados, como por exemplo a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que estabelece, em seu artigo 22, inciso VII, a competência à ANTT para regulamentar o transporte de produtos perigosos em rodovias e ferrovias, estabelecendo padrões e normas técnicas complementares relativos a esse tipo de operação, logo, em 04 de novembro de 2022, surgiu a Resolução ANTT nº 5.998/22, atualizando o Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos e aprovando suas Instruções Complementares, que entrou em vigor a partir de 01 de junho de 2023.

¹⁷ JUSTEN FILHO, Marçal. Comentários à Lei de Licitações e Contratações Administrativas: Lei 14.133/2021. São Paulo: Thomson Reuters Brasil, 2021. p. 357.

Também é importante que os Órgãos Participantes contratantes verifiquem a eventual necessidade de utilização de dispositivo auxiliar de identificação veicular, conforme resolução Contran nº 944, ou outra que vier a substituir.

Ressalta-se que, como em qualquer contratação decorrente de licitação compartilhada efetivada por consórcio público, cabe ao órgão ou entidade do ente da federação a realização de algumas providências. Previamente à celebração do contrato para aquisição do bem ou prestação do serviço licitado, deverá realizar o seu levantamento de mercado para, considerando sua realidade social e orçamentária, definir quais dos itens licitados serão solicitados e quais providências e contratações deverão ser por si realizadas para o pleno atendimento de sua demanda específica. Ademais, para a sua execução, deverá realizar, se necessário, a capacitação de servidores ou de empregados para fiscalização e gestão contratual.

12. CONTRATAÇÕES CORRELATAS E/OU INTERDEPENDENTES

Ainda nos ensinamentos de Marçal Justen Filho, sobre o conteúdo previsto no art. 18, § 1º, inciso XI, da Lei Federal n. 14.133/2021, verifica-se que:¹⁸

As contratações correlatas são aquelas que versam sobre objeto similar ou complementar. As interdependentes são aquelas cuja execução possa afetar ou ser afetada pela contratação examinada. [...] Tais contratações podem ser passadas, contemporâneas ou futuras, sendo pertinente tomar em vista a sua existência ou os seus efeitos para obter o melhor resultado possível no procedimento licitatório a ser realizado.

Assim, também nas mínimas condições do item anterior, para plena satisfação da demanda exposta, é importante que os Órgãos Participantes contratantes verifiquem a eventual necessidade de, para além da aquisição do objeto da presente licitação, realizarem a contratação de, serviço de lavagem e aplicação de produtos protetivos, como cera; de serviços de gerenciamento de rede de abastecimento; de serviços de gerenciamento de rede de manutenção; para aquisição de serviços e/ou itens não previstos nos contratos anteriores, como adesivagem e colocação de película, lona, parabarro, guincho de reboque, cinta e/ou corda para amarração da carga, dentre outros. Para os casos dos veículos no chassi, Tipo C,

¹⁸ JUSTEN FILHO, Marçal. Comentários à Lei de Licitações e Contratações Administrativas: Lei 14.133/2021. São Paulo: Thomson Reuters Brasil, 2021. p. 356.

é importante que os Órgãos Participantes contratantes verifiquem a eventual necessidade de contratação para aquisição/colocação da carroceria adequada ao uso a que se destina.

13. POSSÍVEIS IMPACTOS AMBIENTAIS E RESPECTIVAS MEDIDAS MITIGADORAS

A queima de combustível se dá por processo químico, onde o oxigênio e o combustível sofrem reação química com a liberação de calor. Esse calor leva à expansão dos gases. Quando realizamos essa reação em motores de combustão, ela ocorre em um ambiente limitado fisicamente (a chamada câmara de combustão), porém, com uma parte móvel, chamado pistão, que sofrerá a ação da força de expansão dos gases citados, movimentando o pistão que, por meio de outras peças, impulsiona o eixo do motor, responsável por todo o movimento do veículo. O resultado dessa queima precisa ser retirado da câmara de combustão para que ela receba novo combustível em novo ciclo. A remoção desses gases se dá por meio de válvulas e são direcionadas para os conhecidos escapamentos. Dependendo do combustível empregado e outros fatores, haverá nos gases, diferentes elementos.

Caminhões têm utilizado em sua maioria o óleo diesel como combustível, em função de suas características mais adequadas para desenvolver potência e torque, necessário ao deslocamento de grandes pesos. No entanto, a legislação entende que os gases resultantes da queima de óleo diesel são poluentes do ar e por esse motivo a aquisição de veículos que possuam nível de emissão de poluentes dentro dos limites do Programa de Controle de Poluição do Ar por Veículos Automotores (Proconve), conforme Resolução Conama nº 490/2018, ou outra que vier a substituir, contribuirão para mitigar seus impactos ambientais no ar. Com o uso do líquido ARLA-32 (Agente Redutor Líquido de NOx Automotivo), introduzido com o Proconve, os produtos da queima do combustível são retidos nesse líquido, mantendo-os longe do ar. Salientamos que esse líquido precisa ser renovado, aproximadamente a cada abastecimento, e que o líquido que acumulou os resíduos também precisa ser tratado adequadamente.

O abandono de peças e materiais descartados nas manutenções, como óleo, pneu, filtro, fluidos em geral como o de bateria e peças, bem como o abandono do veículo em si, podem se tornar vetores de impactos no meio ambiente pois algumas peças podem conter materiais perigosos, como líquidos tóxicos ou metais pesados podendo contaminar o solo, o

ar e as águas onde são descartados. O fornecedor responsável pela entrega dos equipamentos deve seguir princípios de sustentabilidade e considerar o impacto ambiental do produto durante todo o seu ciclo de vida, desde a extração de matérias-primas até o descarte final, buscando minimizar o dano ambiental. Isso inclui o processamento, transporte, uso, reuso e reciclagem.

Para mitigar os impactos descritos acima, pode-se retornar as peças aos produtores e revendedores dos produtos, que por logística reversa tem a responsabilidade de dar a destinação adequada. Pode-se descartar pneus, óleos lubrificantes e peças em pontos de coleta especializados, no entanto, onde não estão disponíveis, pode-se fazer parcerias com empresas de coleta.

Assim, como é habitual a contratação de estabelecimentos para a manutenção, é preciso exigir e fiscalizar os prestadores de serviço para a correta destinação de peças e materiais substituídos. Destacando que o Ibama – Ministério do Meio Ambiente, por meio da Resolução Conama nº 362/2005, proíbe “quaisquer descartes de óleos usados ou contaminados em solos, subsolos, nas águas interiores, no mar territorial, na zona econômica exclusiva e nos sistemas de esgoto ou evacuação de águas residuais”.

Desta forma, o descarte das peças do veículo deve observar a PNRS (Política Nacional de Resíduos Sólidos), que trata sobre todos os materiais que podem ser reciclados ou reaproveitados. O descarte será de responsabilidade de cada órgão participante, nos termos da legislação aplicável, sendo possível a contratação de empresa especializada no descarte/destinação final desses produtos.

Cabe destacar que antes da destinação final as entidades públicas têm a opção de vender em leilão os veículos, de modo a prolongar a vida útil do veículo e reduzir o impacto ambiental que resultaria de seu descarte.

14. CONCLUSÃO

Ante o exposto, considerando: (a) a existência de demanda apresentada pelos órgãos e entidades dos entes da federação; (b) os resultados obtidos do levantamento de mercado; (c) os apontamentos feitos acerca do processo licitatório a ser realizado, entre eles (c.1) o comando da Lei Federal n. 14.133/2021, em seu art. 6º, inciso XLI, para utilização da modalidade pregão para a aquisição de bens dessa natureza; (c.2) a impossibilidade de utilização de outras modalidades licitatórias; (c.3) a necessidade de utilização do critério de

menor preço para manutenção do orçamento sigiloso; (c.4) a economia em escala, racionalidade e otimização do processo administrativo em decorrência da licitação compartilhada; e (c.5) a imprescindibilidade da utilização do Sistema de Registro de Preços, que só se dará nas modalidades pregão ou concorrência, nos termos do art. 6º, inciso XLV, da Lei Federal n. 14.133/2021; **CONCLUI-SE** que a melhor solução para atender as demandas apresentadas pelos entes da federação é a realização de licitação compartilhada, na modalidade pregão, pelo critério de menor preço e auxiliada pelo sistema de registro de preços, para aquisição de bens comuns de furgão, chassi e carroceria, novos, zero KM, sendo o CINCATARINA o Órgão Gerenciador.

Importante salientar que é de total autonomia e responsabilidade do Órgão Participante o momento e a justificativa da contratação, observadas a disponibilidade orçamentária e prazo de vigência da ata, de acordo com a sua necessidade, sem qualquer interferência do CINCATARINA na decisão de contratação.

Florianópolis, 02 de abril de 2024.

Giuliano Piccoli Crivelli

Analista Técnico III

Documento original eletrônico assinado digitalmente nos termos do Artigo 10 da Medida Provisória nº 2.200-2/2001 e Lei Federal nº 14.063/2020

Assinado eletronicamente por:

* GIULIANO PICCOLI CRIVELLI (**.713.379-**))

em 02/04/2024 15:00:36 com assinatura avançada (AC Final do Governo Federal do Brasil v1)

Este documento é cópia do original assinado eletronicamente.

Para obter o original utilize o código QR abaixo ou acesse o endereço:

<https://cincatarina-e2.ciga.sc.gov.br/#/documento/20316c2d-ae91-4be3-a045-254bf96da71a>



Assinado eletronicamente por:

* CONSORCIO DE INOVACAO NA GESTAO PUBLICA (09427503000112)
em 30/04/2024 16:42:37 com assinatura qualificada (ICP-Brasil)

Este documento é cópia do original assinado eletronicamente.

Para obter o original utilize o código QR abaixo ou acesse o endereço:

<https://cincatarina-e2.ciga.sc.gov.br/#/documento/b47bd737-c0d7-4fd8-9329-0ff321518360>

