ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR (ETP)

1. DESCRIÇÃO DA NECESSIDADE DA CONTRATAÇÃO

1.1. Zelar pela eficiência operacional transcende o mero cumprimento de formalismos contratuais, pois o gestor deve assegurar que os serviços públicos alcancem a comunidade com regularidade, qualidade e segurança. Esse compromisso reflete diretrizes reconhecidas por organismos nacionais que buscam harmonizar padrões de gestão para otimizar a aplicação das verbas públicas.

1.2. A Lei Federal nº 14.133/2021 funciona como o alicerce desse ecossistema jurídico, ao estabelecer diretrizes gerais e delimitar o campo de aplicação para a contratação de bens e serviços. O diploma legal moderniza a administração ao exigir que o planejamento estratégico preceda a execução orçamentária, garantindo maior transparência e eficácia aos atos administrativos.

1.3. Historicamente, o Estado aplicou recursos vultosos na aquisição de bens patrimoniais, contudo, a abertura comercial da década de 1990 alterou drasticamente essa dinâmica de mercado. O surgimento constante de novas marcas e modelos acelerou a obsolescência tecnológica, transformando veículos, outrora considerados bens de baixa depreciação, em ativos que sofrem perda de valor significativa em curto prazo.

1.4. Empresas de diversos portes na iniciativa privada adotam, cada vez mais, a terceirização de atividades acessórias, como a locação de frotas e pessoas, para concentrar esforços em seus objetivos finalísticos. Essa estratégia transfere encargos burocráticos e custos de manutenção para terceiros, permitindo que a organização foque exclusivamente na sua atividade-fim.

1.5. Acompanhando esse ritmo, o artigo 44 da Nova Lei de Licitações determina que a Administração avalie os custos e benefícios entre a compra e a locação de bens no Estudo Técnico Preliminar (ETP). O gestor deve, obrigatoriamente, indicar a alternativa que apresente a maior vantagem econômica e operacional para o erário, considerando todo o ciclo de vida do objeto.

1.6. Analisamos, nesse contexto, as necessidades específicas do Cismetro de Holambra/SP, consórcio que atende as demandas de saúde de *32 (trinta e dois) municípios* paulistas em um raio de 140 quilômetros. A instituição carece de uma solução de locação de veículos que minimize o ônus financeiro e maximize a eficiência, garantindo a disponibilidade imediata

dos automóveis para atender urgências inerentes à saúde humana.

1.7. Demandam as Secretarias de Saúde veículos leves, como modelos *hatch* e *sedan*, para o deslocamento cotidiano e viagens à capital, além de utilitários de médio porte, como picapes e vans. Estes últimos mostram-se essenciais para o transporte de pacientes em Tratamento Fora do Domicílio (TFD) e para o cumprimento de rotinas assistenciais inadiáveis.

1.8. Urge também a locação de ambulâncias para complementar a frota existente, especialmente em períodos de sazonalidade ou durante eventos de grande porte que elevam o risco de acidentes. A carência de veículos de socorro em momentos de pico de demanda exige que o consórcio disponha de mecanismos ágeis para reforçar o atendimento emergencial local.

1.9. Surgem constantemente novos tratamentos e necessidades de deslocamento rápido, o que impõe a disponibilidade de ônibus e micro-ônibus para o transporte de passageiros e equipes. Além disso, a estrutura deve prever o pronto atendimento em situações de urgências transitórias, como desastres ambientais ou eventos naturais inesperados que exijam mobilidade imediata.

1.10. Concluímos, portanto, que a solução ideal deve abrigar uma ampla variedade de veículos, com ou sem condutor, permitindo a participação de diversos locadores para ampliar a capilaridade do atendimento. O modelo de contratação deve buscar, acima de tudo, meios para assistir os entes consorciados no menor tempo possível, respeitando a supremacia do interesse público e o direito fundamental à saúde.

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

2.1. A nova Lei de Licitações trouxe um fôlego estratégico para a gestão pública ao transformar a fase preparatória em um verdadeiro alicerce administrativo. O que o texto legal propõe, na prática, é que o gestor deixe de ser um simples "comprador" para se tornar um planejador, antecipando demandas e integrando as aquisições ao orçamento e às metas de longo prazo da instituição. Essa mudança de cultura visa, acima de tudo, profissionalizar o gasto público.

2.2. Ao olharmos para o artigo 18 da Lei nº 14.133/2021, percebemos que o legislador não economizou em cautela. A obrigatoriedade do Estudo Técnico Preliminar (ETP) e da Análise de Riscos funciona como uma bússola: esses instrumentos existem para que a Administração não compre soluções obsoletas ou superficiais. O objetivo é mapear incertezas e reduzir desperdícios, garantindo que o dinheiro do contribuinte seja aplicado na

solução que melhor atenda ao interesse comum, sem surpresas desagradáveis durante a execução do contrato.

2.3. É importante pontuar, contudo, uma distinção prática sobre o Plano de Contratações Anual (PCA). Enquanto no âmbito federal o Decreto nº 10.947/2022 impõe sua obrigatoriedade, o cenário muda quando descemos para a esfera estadual e municipal. Nesses entes, a exigência do PCA depende de regulamentação local. Assim, se um município ainda não editou um decreto específico tornando o documento obrigatório para seus órgãos, ele possui respaldo para realizar contratações sem este plano, fundamentando-se justamente na ausência de uma norma local que o exija.

2.4. Nesse contexto, os municípios consorciados ao CISMETRO HOLAMBRA encontram-se em uma situação particular. Muitos desses entes são de pequeno porte e, por isso, contam com o benefício do artigo 176 da própria Lei 14.133/2021. Esse dispositivo concedeu uma dispensa temporária — de até seis anos, para certas obrigações eletrônicas e integrações complexas.

2.5. Embora o planejamento continue sendo um princípio ético da boa administração, a falta de um PCA formal nesses municípios não configura irregularidade, mas sim o exercício de uma prerrogativa legal voltada a quem ainda está adaptando sua estrutura à nova realidade jurídica.

2.6. Convém destacar que o artigo 12, inciso VII, da Lei nº 14.133/2021, circunscreve a obrigatoriedade de elaboração do Plano de Contratações Anual (PCA) exclusivamente aos órgãos responsáveis pelo planejamento de cada ente federativo. Essa redação legal evidencia que o dever de planejar anualmente as contratações não alcança, de forma genérica, as estruturas administrativas que não detêm essa função precípua de planejamento centralizado.

2.7. Dessa maneira, a norma exclui os consórcios públicos dessa obrigação direta, uma vez que tais associações possuem natureza jurídica e autonomia funcional distintas das secretarias de planejamento dos entes consorciados. O legislador optou por não impor essa carga burocrática aos consórcios, respeitando a agilidade necessária à gestão associada e as particularidades de sua constituição.

2.8. Ressalva-se, entretanto, a hipótese específica em que essas entidades atuam como centrais de compras, conforme estabelece o artigo 181 da referida Lei Geral de Licitações e Contratos. Somente nessa condição excepcional o consórcio assume o encargo de planejar e centralizar os procedimentos, devendo, então, observar as diretrizes de planejamento impostas pelo regime

jurídico das compras em larga escala.

2.9. Conclui-se, portanto, que a exigência do PCA para o consórcio em tela carece de amparo legal, salvo se demonstrado o exercício da função de central de compras. Fora dessa moldura normativa, a imposição de tal instrumento configura uma extensão indevida da lei, sobrecarregando a estrutura administrativa sem a devida correspondência no texto da norma vigente.

3. REQUISITOS DA CONTRATAÇÃO

3.1. O sistema jurídico brasileiro estabelece que as especificações de uma contratação constituem o alicerce indispensável à viabilidade do objeto licitado. Este entendimento consolidou-se no artigo 18 da Lei nº 14.133/2021, que elevou o planejamento ao status de pilar central das contratações públicas modernas. Tal diretriz impõe ao gestor o dever de delinear com precisão o escopo do certame, assegurando que o projeto nasça alinhado às reais necessidades da Administração.

3.2. Reza a norma que os requisitos técnicos devem, obrigatoriamente, solucionar o problema identificado na fase preparatória das contratações. A Instrução Normativa Seges nº 81/2022, que disciplina a elaboração do Termo de Referência, reforça essa lógica ao detalhar a configuração do objeto para garantir a aplicação eficiente do erário. O ordenamento busca, em última análise, transformar o gasto público em um investimento preciso, pautado pela qualidade e pelo desempenho esperado.

3.3. Preconizam os regulamentos vigentes que a padronização e o detalhamento técnico servem para salvaguardar o interesse público, afastando soluções ineficazes ou obsoletas. Longe de representar uma burocracia desnecessária, o rigor na descrição do objeto assegura a entrega de um produto ou serviço que atenda aos padrões de excelência exigidos pela coletividade. A conformidade técnica atua, portanto, como uma garantia de que o contrato cumprirá sua função social e administrativa.

3.4. Determina-se, sob a égide dessas diretrizes, que os veículos destinados à locação observem, em caráter cogente, as especificações mínimas delineadas neste instrumento. A observância desses parâmetros técnicos garante a segurança dos usuários e a operacionalidade logística demandada pelo órgão. O cumprimento integral de tais requisitos revela-se essencial para a manutenção do equilíbrio entre a competitividade do certame e a satisfação do encargo público.

3.5. O presente estudo técnico formaliza a seleção de diversas categorias automotivas para atender às demandas institucionais, abrangendo desde

veículos de passeio nas modalidades hatch, sedã convencional e executivo, até utilitários de variados portes.

3.6. A estruturação da frota contempla, ainda, unidades especializadas, como picapes e furgões adaptados para Unidades de Suporte Básico (Tipo B) e Avançado (Tipo D), em estrita observância aos parâmetros técnicos da Portaria nº 2.048/2002 do Ministério da Saúde. Completam o rol de ativos os veículos destinados ao transporte de cargas, o translado de passageiros em furgões e micro-ônibus para o transporte coletivo.

3.7. Incumbe à contratada a responsabilidade integral pela manutenção preventiva e corretiva de cada unidade, obrigação que abarca a substituição periódica de lubrificantes, filtros e pneumáticos.

3.8. O prestador do serviço deve realizar todas as revisões e intervenções indispensáveis para assegurar o pleno vigor operacional e a segurança dos usuários. Caso ocorra a imobilização de qualquer veículo por período superior a 24 (vinte e quatro) horas, a empresa disponibilizará, *incontinenti*, uma unidade reserva com especificações equivalentes, sem que isso resulte em ônus financeiro adicional à Administração.

3.9. Estabelece-se que a assistência técnica ocorrerá, prioritariamente, na localidade de custódia do veículo, desde que situada nos limites dos municípios consorciados ou em ponto que atenda às conveniências do Cismetro.

3.10. Resguarda-se, conforme a natureza do reparo, a faculdade de exigir o deslocamento do profissional técnico às dependências da própria repartição pública. Ademais, a contratada manterá os veículos sob cobertura de seguro total compreensivo durante toda a vigência contratual, garantindo proteção contra colisão, incêndio, roubo, furto e danos a terceiros.

3.11. Alinhada ao Guia Nacional de Contratações Sustentáveis da AGU, a Administração exige que os veículos locados apresentem a Etiqueta Nacional de Conservação de Energia (ENCE), comprovando o atendimento aos Requisitos de Avaliação da Conformidade (RAC).

3.12. A entrega das unidades deverá ser efetuada nos locais designados pelo CISMETRO HOLAMBRA, observando-se rigorosamente os endereços especificados na nota de empenho. O prazo para o adimplemento da obrigação é de até 72 (setenta e duas) horas, contado a partir da emissão da respectiva Ordem de Serviço.

3.13. Durante todo o período de execução contratual, a contratada obriga-se a

assegurar a disponibilidade operacional de 100% (cem por cento) da frota total. Tal exigência justifica-se pela natureza imediata da entrega, fundamentando-se juridicamente no inciso V, § 1º, do art. 79 da Lei Federal nº 14.133/2021, que ampara a celeridade e a eficiência administrativa no caso em tela.

3.14. Pertencem exclusivamente ao CISMETRO todos os dados operacionais gerados, tais como quilometragem, rotas e perfis de utilização, devendo a contratada assegurar o sigilo e o cumprimento da Lei Geral de Proteção de Dados (Lei nº 13.709/2018).

3.15. Por derradeiro, fica vedada a sublocação de veículos sem autorização prévia, bem como a oferta de unidades que possuam restrições administrativas, judiciais ou sinais de adulteração em seus componentes de identificação.

4. ESTIMATIVAS DAS QUANTIDADES PARA A CONTRATAÇÃO

4.1. A presente memória de cálculo quantitativo fundamenta-se no levantamento minucioso das necessidades de mobilidade institucional do Cismetro e dos seus municípios consorciados. O documento projeta a demanda para a vigência contratual em estrita observância aos ditames do art. 18, inciso VII, e do art. 40, inciso III, da Lei nº 14.133/2021. Esta estimativa consolida critérios metodológicos que asseguram a correlação direta entre o objeto licitado e a finalidade pública pretendida.

4.2. Definiu-se o quantitativo final por meio de um diagnóstico que inclui o exame dos contratos vigentes nos municípios consorciados, devidamente registrados no Portal Nacional de Contratações Públicas (PNCP). A equipe técnica analisou a demanda histórica de utilização do consórcio, tomando como referência o Pregão nº 001/2024, para garantir que as futuras atividades institucionais recebam o suporte operacional adequado.

4.3. O cálculo da demanda estimada fundamenta-se na média aritmética das utilizações registradas durante o biênio de 2024 e 2025 do CISMETRO e os contratos em vigência realizados direto pelos consorciados. Esta metodologia integra as necessidades operacionais dos municípios consorciados que o Cismetro passará a gerenciar sob o novo modelo de governança. A Administração organizou o objeto em categorias distintas de veículos, observando critérios de funcionalidade e eficiência para atender às especificidades de cada ente federado.

4.4. A estruturação do quantitativo extrai dados diretamente do histórico de contratações anteriores das municipalidades, separando as modalidades com e sem motorista. O planejamento assegura a operacionalidade das frotas ao

individualizar cada categoria de acordo com sua respectiva demanda histórica. Tal medida garante que o certame reflita a realidade fática do consumo e evite distorções na execução contratual.

4.5. A solução adota um critério de proporcionalidade técnica para os itens que não possuíam registros históricos detalhados. Nesses casos, o projeto mensura o equivalente a 100% do volume estimado na categoria correspondente para a opção oposta (com ou sem condutor). Esta técnica de balizamento assegura a integridade do planejamento orçamentário e oferece uma estimativa prudente diante de eventuais lacunas de dados nas gestões municipais anteriores.

4.6. Segue os parâmetros adotados por categoria:

4.6.1. **Veículo 1.0. (sedan Simples)**

4.6.1.1. No âmbito do Processo nº 01/2024, o CISMETRO formalizou a contratação de veículos de passeio com motorização 1.0, distribuindo a demanda em 26 unidades para o exercício de 2024 e 16 para 2025. A referida frota abrange modelos das categorias *Hatch* e *Sedan*, todos destinados à utilização sem o fornecimento de motorista.

4.6.1.2. Observa-se que a conjuntura administrativa atual recomenda a individualização de ambas as categorias para otimizar a gestão dos recursos. Tal medida permite que a média de locação, estimada em 12 veículos, seja repartida especificamente entre as tipologias *Hatch* e *Sedan* simples, em estrita observância às especificações técnicas vigentes.

4.6.1.3. Propõe-se, portanto, o desmembramento do objeto para que o quantitativo reflita a realidade operacional de cada segmento.

4.6.2. **Veículo leve tipo Sedan 1.0 com motorista**

4.6.2.1. A locação de veículos leves, tipo sedan, com motorização 1.0 e serviço de motorista incluso. Esta métrica fundamenta-se nas 23 unidades contratadas diretamente pelo Município de Jundiaí por meio do Contrato nº 000/2025.

4.6.2.2. Referida estrutura contratual passará à gestão do CISMETRO, que assumirá a responsabilidade pela administração e fiscalização da frota. A transferência visa otimizar o controle operacional e assegurar o estrito cumprimento das cláusulas

pactuadas.

4.6.3. Veículo leve tipo Sedã executivo

4.6.3.1. A inclusão deste veículo representa uma inovação no planejamento logístico, visto que as diretrizes anteriores não previam a aquisição de um automóvel com tais especificações.

4.6.3.2. A administração destina a unidade, essencialmente, ao suporte das funções administrativas de representação para o deslocamento institucional.

4.6.3.3. O automóvel atuará como veículo executivo, vocacionado ao transporte de altas autoridades da pasta da Saúde em agendas externas e em deslocamentos oficiais no âmbito municipal. Tal medida visa conferir celeridade e segurança institucional às autoridades durante o exercício de suas atribuições, garantindo o fiel cumprimento dos compromissos de Estado.

4.6.3.4. A aquisição justifica-se, portanto, pela necessidade de aparelhar a secretaria com meios de transporte condizentes com a relevância das funções exercidas. O planejamento atual busca suprir essa lacuna operacional, assegurando que o fluxo administrativo e a representação da autoridade pública ocorram sem prejuízos logísticos tratando de 10 unidades.

4.6.4. Veículo leve tipo Sedã executivo com motorista

4.6.4.1. A inclusão deste veículo representa uma inovação no planejamento logístico, visto que as diretrizes anteriores não previam a aquisição de um automóvel com tais especificações.

4.6.4.2. A administração destina a unidade, essencialmente, ao suporte das funções administrativas de representação para o deslocamento institucional.

4.6.4.3. O automóvel atuará como veículo executivo, vocacionado ao transporte de altas autoridades da pasta da Saúde em agendas externas e em deslocamentos oficiais no âmbito municipal. Tal medida visa conferir celeridade e segurança institucional às autoridades durante o exercício de suas atribuições, garantindo o fiel cumprimento dos compromissos de Estado.

4.6.4.4. A aquisição justifica-se, portanto, pela necessidade de aparelhar

a secretaria com meios de transporte condizentes com a relevância das funções exercidas. O planejamento atual busca suprir essa lacuna operacional, assegurando que o fluxo administrativo e a representação da autoridade pública ocorram sem prejuízos logísticos tratando de 5 unidades.

4.6.5. **Veículo pick-up leve**

4.6.5.1. A adoção de veículos utilitários leves, a exemplo do modelo Fiat Strada, revela-se a estratégia mais adequada para conciliar o transporte de passageiros com a movimentação de pequenas cargas, tais como insumos, gêneros alimentícios e volumes diversos. Essa versatilidade operacional garante agilidade no deslocamento urbano e rural, otimizando o atendimento das demandas cotidianas da Administração.

4.6.5.2. A locação das 11 unidades referidas encontra amparo técnico e fático na necessidade de cumprimento das obrigações contratuais vigentes. O quantitativo totaliza o somatório dos postos de trabalho estabelecidos para as localidades de Valinhos, com a destinação de 5 veículos; Itupeva, com 4 unidades; e Santo Antônio de Posse, com 2 unidades. Ressalte-se que todas as locações operam sob o regime de disponibilização exclusiva do bem, sem o fornecimento de motorista.

4.6.6. **Veículo pick-up leve com motorista**

4.6.6.1. A adoção de veículos utilitários leves, a exemplo do modelo Fiat Strada, revela-se a estratégia mais adequada para conciliar o transporte de passageiros com a movimentação de pequenas cargas, tais como insumos, gêneros alimentícios e volumes diversos. Essa versatilidade operacional garante agilidade no deslocamento urbano e rural, otimizando o atendimento das demandas cotidianas da Administração.

4.6.6.2. A Administração dimensiona o quantitativo com base na necessidade de renovação e ampliação da frota de resgate regional. O planejamento destina 5 (cinco) unidades destinadas ao consórcio. Essa distribuição estratégica visa garantir que cada base operacional possua suporte logístico de alta mobilidade, respeitando as particularidades geográficas e a demanda assistencial de cada localidade.

4.6.7. Veículo pick-up média

4.6.7.1. As picapes de porte leve-médio utilizam o sistema de construção em monobloco, estrutura que concilia com precisão o conforto característico dos veículos sedãs à capacidade de carga típica dos utilitários leves. Esse modelo atende perfeitamente às demandas em que a picape leve se mostra insuficiente e o modelo tradicional se revela excessivo, consolidando-se como a solução ideal para o transporte compartilhado de passageiros e cargas de médio volume.

4.6.7.2. A especificação técnica desses veículos justifica a escolha administrativa, pois o projeto de engenharia prioriza a estabilidade e a versatilidade operacional no ambiente urbano e rural. Ao optar por esse segmento, a Administração assegura uma logística eficiente, garantindo que o transporte de materiais não comprometa o bem-estar dos usuários, mantendo a dirigibilidade necessária para o desempenho das funções institucionais.

4.6.7.3. Quanto à composição da frota, a solicitação de 6 (seis) unidades de picapes médias, na modalidade sem motorista, fundamenta-se estritamente nos parâmetros mínimos para arcar com as necessidades do consórcio. A referida adesão observa os critérios de conveniência e oportunidade, vinculando a aquisição aos termos pactuados no certame referenciado para suprir as necessidades imediatas do órgão.

4.6.8. Veículo pick-up média com motorista

4.6.8.1. As picapes de porte leve-médio utilizam o sistema de construção em monobloco, estrutura que concilia com precisão o conforto característico dos veículos sedãs à capacidade de carga típica dos utilitários leves. Esse modelo atende perfeitamente às demandas em que a picape leve se mostra insuficiente e o modelo tradicional se revela excessivo, consolidando-se como a solução ideal para o transporte compartilhado de passageiros e cargas de médio volume.

4.6.8.2. A especificação técnica desses veículos justifica a escolha administrativa, pois o projeto de engenharia prioriza a estabilidade e a versatilidade operacional no ambiente urbano e rural. Ao optar por esse segmento, a Administração assegura

uma logística eficiente, garantindo que o transporte de materiais não comprometa o bem-estar dos usuários, mantendo a dirigibilidade necessária para o desempenho das funções institucionais.

4.6.8.3. Quanto à composição da frota, a solicitação de 6 (seis) unidades de picapes médias, na modalidade com motorista, fundamenta-se estritamente nos parâmetros mínimos para arcar com as necessidades do consórcio. A referida adesão observa os critérios de conveniência e oportunidade, vinculando a aquisição aos termos pactuados no certame referenciado para suprir as necessidades imediatas do órgão.

4.6.9. Veículo pick-up padrão

4.6.9.1. A escolha por veículos utilitários do tipo *pick-up* fundamenta-se na necessidade de conjugar força motriz e robustez estrutural, atributos indispensáveis para o suporte de cargas vultosas e o tráfego em cenários adversos. Elas garantem a eficiência operacional em terrenos acidentados, áreas de solo instável e demais particularidades inerentes às zonas rurais. O modelo apresenta-se, portanto, como a solução técnica ideal para demandas que exigem alto desempenho de tração, sem prescindir da capacidade de transporte concomitante de passageiros e materiais.

4.6.9.2. A Administração dimensiona o quantitativo planejado com base nas demandas específicas das unidades operacionais distribuídas pela região. O planejamento destina 3 (três) unidades para o município de Valinhos, 1 (uma) e 1 (uma) para Itupeva. Essa distribuição estratégica assegura que cada localidade conte com o suporte logístico necessário para o cumprimento de suas atribuições, respeitando a escala de serviço e as características geográficas de cada área de atuação.

4.6.10. Veículo pick-up padrão com motorista

4.6.10.1. A escolha por veículos utilitários do tipo *pick-up* fundamenta-se na necessidade de conjugar força motriz e robustez estrutural, atributos indispensáveis para o suporte de cargas vultosas e o tráfego em cenários adversos. Elas garantem a eficiência operacional em terrenos acidentados, áreas de solo instável e

demais particularidades inerentes às zonas rurais. O modelo apresenta-se, portanto, como a solução técnica ideal para demandas que exigem alto desempenho de tração, sem prescindir da capacidade de transporte concomitante de passageiros e materiais.

4.6.10.2. A Administração dimensiona o quantitativo planejado com base nas demandas específicas das unidades operacionais distribuídas pela região. O planejamento destina 25 (vinte e cinco) unidades destinada ao consócio. Essa distribuição estratégica assegura que cada localidade conte com o suporte logístico necessário para o cumprimento de suas atribuições, respeitando a escala de serviço e as características geográficas de cada área de atuação.

4.6.11. Veículo pick-up padrão adaptado para ambulância tipo-B

4.6.11.1. A escolha por veículos utilitários do tipo pick-up, adaptados para ambulância tipo B, fundamenta-se na necessidade de aliar a agilidade do atendimento de urgência à robustez estrutural necessária para o suporte de equipamentos médicos e transporte de pacientes. Este modelo garante a estabilidade e a tração indispensáveis para o tráfego em cenários adversos, como terrenos acidentados ou áreas de difícil acesso, comuns em zonas rurais e periferias. Trata-se da solução técnica ideal para assegurar o tempo-resposta eficiente, mantendo a integridade da célula de atendimento e a segurança da equipe e do paciente.

4.6.11.2. A Administração dimensiona o quantitativo com base na necessidade de renovação e ampliação da frota de resgate regional. O planejamento destina 48 (quarenta e oito) unidades para Atibaia e 2 (duas) para Itupeva. Essa distribuição estratégica visa garantir que cada base operacional possua suporte logístico de alta mobilidade, respeitando as particularidades geográficas e a demanda assistencial de cada localidade.

4.6.12. Veículo pick-up padrão adaptada para ambulância tipo-B, com motorista

4.6.12.1. A escolha por veículos utilitários do tipo pick-up, adaptados para ambulância tipo B, fundamenta-se na necessidade de aliar a

agilidade do atendimento de urgência à robustez estrutural necessária para o suporte de equipamentos médicos e transporte de pacientes. Este modelo garante a estabilidade e a tração indispensáveis para o tráfego em cenários adversos, como terrenos acidentados ou áreas de difícil acesso, comuns em zonas rurais e periferias. Trata-se da solução técnica ideal para assegurar o tempo-resposta eficiente, mantendo a integridade da célula de atendimento e a segurança da equipe e do paciente.

4.6.12.2. A Administração dimensiona o quantitativo com base na necessidade de renovação e ampliação da frota de resgate regional. O planejamento destina 3 (três) unidades destinadas ao consórcio. Essa distribuição estratégica visa garantir que cada base operacional possua suporte logístico de alta mobilidade, respeitando as particularidades geográficas e a demanda assistencial de cada localidade.

4.6.13. Veículo van/furgão padrão adaptada para ambulância tipo D

4.6.13.1. A opção por veículos do tipo van/furgão adaptados para ambulância Tipo D fundamenta-se na necessidade de aliar um amplo espaço interno à agilidade necessária para o suporte avançado à vida. Diferente de veículos convencionais, este modelo oferece a altura e a ergonomia indispensáveis para que a equipe médica realize procedimentos invasivos e manobras críticas durante o deslocamento, garantindo a estabilidade do paciente em cenários de alta complexidade.

4.6.13.2. A Administração dimensiona o quantitativo com base na necessidade de renovação e ampliação da frota de resgate regional. O planejamento destina 4 (quatro) unidades para Americana e 2 (duas) unidades para Itupeva. Essa distribuição estratégica visa garantir que cada base operacional possua suporte logístico de alta mobilidade, respeitando as particularidades geográficas e a demanda assistencial de cada localidade.

4.6.14. Veículo van/furgão padrão adaptada para ambulância tipo D com motorista

4.6.14.1. A opção por veículos do tipo van/furgão adaptados para ambulância Tipo D fundamenta-se na necessidade de aliar um

amplo espaço interno à agilidade necessária para o suporte avançado à vida. Diferente de veículos convencionais, este modelo oferece a altura e a ergonomia indispensáveis para que a equipe médica realize procedimentos invasivos e manobras críticas durante o deslocamento, garantindo a estabilidade do paciente em cenários de alta complexidade.

4.6.14.2. A Administração dimensiona o quantitativo com base na necessidade de renovação e ampliação da frota de resgate regional. O planejamento destina 1 (um) unidade destinada ao consórcio. Essa distribuição estratégica visa garantir que cada base operacional possua suporte logístico de alta mobilidade, respeitando as particularidades geográficas e a demanda assistencial de cada localidade.

4.6.15. Veículo van/furgão para transporte de carga

4.6.15.1. A escolha por veículos utilitários do tipo van/furgão fundamenta-se na necessidade de aliar ampla capacidade volumétrica à proteção integral da carga, atributos indispensáveis para o transporte de materiais que exigem isolamento de intempéries e segurança contra furtos ou danos externos. Este modelo garante a eficiência logística em centros urbanos e deslocamentos intermunicipais, oferecendo facilidade de carga e descarga através de seu compartimento otimizado, sendo a solução técnica ideal para demandas que exigem organização interna e preservação da integridade dos itens transportados.

4.6.15.2. A Administração dimensiona o quantitativo planejado com base no volume de materiais movimentados e nas rotas de abastecimento das unidades operacionais da região. A distribuição estratégica das unidades foi definida da seguinte forma, 1 (um) unidade destinado a Hortolândia. Essa alocação assegura que cada localidade disponha do suporte logístico necessário para o fluxo contínuo de materiais, respeitando a escala de serviço e a infraestrutura viária de cada área de atuação, garantindo agilidade no atendimento das demandas administrativas e operacionais.

4.6.16. Veículo van/furgão para transporte de carga, com motorista

4.6.16.1. A escolha por veículos utilitários do tipo van/furgão para transporte de carga com motorista fundamenta-se na

necessidade de aliar ampla capacidade volumétrica à proteção integral da carga, atributos indispensáveis para o transporte de materiais que exigem isolamento de intempéries e segurança contra furtos ou danos externos. Este modelo garante a eficiência logística em centros urbanos e deslocamentos intermunicipais, oferecendo facilidade de carga e descarga através de seu compartimento otimizado, sendo a solução técnica ideal para demandas que exigem organização interna e preservação da integridade dos itens transportados.

4.6.16.2. A Administração dimensiona o quantitativo planejado com base no volume de materiais movimentados e nas rotas de abastecimento das unidades operacionais da região. A distribuição estratégica das unidades foi definida da seguinte forma, 10 (dez) unidade destinada ao consórcio. Essa alocação assegura que cada localidade disponha do suporte logístico necessário para o fluxo contínuo de materiais, respeitando a escala de serviço e a infraestrutura viária de cada área de atuação, garantindo agilidade no atendimento das demandas administrativas e operacionais.

4.6.17. **Veículo van/furgão para transporte de pessoas**

4.6.17.1. A escolha por veículos utilitários do tipo van/furgão para transporte de pessoas fundamenta-se na necessidade de aliar ampla capacidade volumétrica à proteção integral da carga, atributos indispensáveis para o transporte de materiais que exigem isolamento de intempéries e segurança contra furtos ou danos externos. Este modelo garante a eficiência logística em centros urbanos e deslocamentos intermunicipais, oferecendo facilidade de carga e descarga através de seu compartimento otimizado, sendo a solução técnica ideal para demandas que exigem organização interna e preservação da integridade dos itens transportados.

4.6.17.2. A Administração dimensiona o quantitativo planejado com base no volume de materiais movimentados e nas rotas de abastecimento das unidades operacionais da região. A distribuição estratégica das unidades foi definida da seguinte forma, 20 (vinte) unidades destinada ao município de Jundiaí. Essa alocação assegura que cada localidade disponha do suporte logístico necessário para o fluxo contínuo de materiais, respeitando a escala de serviço e a infraestrutura viária de cada

área de atuação, garantindo agilidade no atendimento das demandas administrativas e operacionais

4.6.18. **Veículo van/furgão para transporte de pessoas com motorista**

4.6.18.1. A escolha por veículos utilitários do tipo van/furgão para transporte de pessoas com motorista fundamenta-se na necessidade de aliar ampla capacidade volumétrica à proteção integral da carga, atributos indispensáveis para o transporte de materiais que exigem isolamento de intempéries e segurança contra furtos ou danos externos. Este modelo garante a eficiência logística em centros urbanos e deslocamentos intermunicipais, oferecendo facilidade de carga e descarga através de seu compartimento otimizado, sendo a solução técnica ideal para demandas que exigem organização interna e preservação da integridade dos itens transportados.

4.6.18.2. A Administração dimensiona o quantitativo planejado com base no volume de materiais movimentados e nas rotas de abastecimento das unidades operacionais da região. A distribuição estratégica das unidades foi definida da seguinte forma, 10 (dez) unidades destinada ao consórcio. Essa alocação assegura que cada localidade disponha do suporte logístico necessário para o fluxo contínuo de materiais, respeitando a escala de serviço e a infraestrutura viária de cada área de atuação, garantindo agilidade no atendimento das demandas administrativas e operacionais.

4.6.19. **Veículo van/furgão para transporte de pessoas adaptado para passageiros com locomoção reduzida, com motorista**

4.6.19.1. A escolha por veículos utilitários do tipo van/furgão para transporte de pessoas com motorista fundamenta-se na necessidade de aliar ampla capacidade volumétrica à proteção integral da carga, atributos indispensáveis para o transporte de materiais que exigem isolamento de intempéries e segurança contra furtos ou danos externos. Este modelo garante a eficiência logística em centros urbanos e deslocamentos intermunicipais, oferecendo facilidade de carga e descarga através de seu compartimento otimizado, sendo a solução técnica ideal para demandas que exigem organização interna e preservação da integridade dos itens transportados.

4.6.19.2. A Administração dimensiona o quantitativo planejado com base no volume de materiais movimentados e nas rotas de abastecimento das unidades operacionais da região. A distribuição estratégica das unidades foi definida da seguinte forma, 19 (dezenove) unidades destinada ao consórcio. Essa alocação assegura que cada localidade disponha do suporte logístico necessário para o fluxo contínuo de materiais, respeitando a escala de serviço e a infraestrutura viária de cada área de atuação, garantindo agilidade no atendimento das demandas administrativas e operacionais.

4.6.20. Veículo micro-ônibus para transporte de pessoas

4.6.20.1. A escolha por veículos utilitários do tipo micro-ônibus para transporte de pessoas com motorista fundamenta-se na necessidade de aliar ampla capacidade volumétrica à proteção integral da carga, atributos indispensáveis para o transporte de materiais que exigem isolamento de intempéries e segurança contra furtos ou danos externos. Este modelo garante a eficiência logística em centros urbanos e deslocamentos intermunicipais, oferecendo facilidade de carga e descarga através de seu compartimento otimizado, sendo a solução técnica ideal para demandas que exigem organização interna e preservação da integridade dos itens transportados.

4.6.20.2. A Administração dimensiona o quantitativo planejado com base no volume de materiais movimentados e nas rotas de abastecimento das unidades operacionais da região. A distribuição estratégica das unidades foi definida da seguinte forma, 6 (seis) unidades destinada ao município de Artur Nogueira. Essa alocação assegura que cada localidade disponha do suporte logístico necessário para o fluxo contínuo de materiais, respeitando a escala de serviço e a infraestrutura viária de cada área de atuação, garantindo agilidade no atendimento das demandas administrativas e operacionais.

4.6.21. Veículo micro-ônibus para transporte de pessoas, com motorista

4.6.21.1. A escolha por veículos utilitários do tipo micro-ônibus para transporte de pessoas com motorista fundamenta-se na necessidade de aliar ampla capacidade volumétrica à proteção integral da carga, atributos indispensáveis para o transporte de materiais que exigem isolamento de intempéries e segurança

contra furtos ou danos externos. Este modelo garante a eficiência logística em centros urbanos e deslocamentos intermunicipais, oferecendo facilidade de carga e descarga através de seu compartimento otimizado, sendo a solução técnica ideal para demandas que exigem organização interna e preservação da integridade dos itens transportados.

4.6.21.2. A Administração dimensiona o quantitativo planejado com base no volume de materiais movimentados e nas rotas de abastecimento das unidades operacionais da região. A distribuição estratégica das unidades foi definida da seguinte forma, 6 (seis) unidades destinada ao consórcio. Essa alocação assegura que cada localidade disponha do suporte logístico necessário para o fluxo contínuo de materiais, respeitando a escala de serviço e a infraestrutura viária de cada área de atuação, garantindo agilidade no atendimento das demandas administrativas e operacionais.

5. LEVANTAMENTO DE MERCADO

5.1. O presente levantamento de mercado foi realizado com o objetivo de identificar as soluções disponíveis que atendam à necessidade de mobilidade institucional do Cismetro – Holambra e dos municípios consorciados, conhecer as condições usuais de aquisição ou locação de veículos automotores, comparar o custo-benefício das alternativas identificadas e subsidiar a escolha da solução mais vantajosa para a Administração, em conformidade com o art. 18, inciso III, da Lei nº 14.133/2021 e com a IN – Seges/ME nº 58/2022.

5.2. Foram identificadas as seguintes soluções disponíveis no mercado para o atendimento da necessidade de mobilidade institucional:

5.2.1. Aquisição de veículos;e

5.2.2. Locação de veículos.

5.3. Com base no estudo feito, ficou comprovado que a locação se torna mais vantajosa para a Administração, conforme demonstrado a seguir:

5.3.1.1. **Veículo 1.0.**

5.3.1.1.1. A análise técnica contemplou quatro modelos automotivos para fins de aferição pecuniária. O Chevrolet Onix Sedan 1.0 apresentou preço de aquisição de

R$108.990,00, com manutenção anual estimada em R$27.136,28. Considerada a depreciação de 20% (R$21.798,00), o custo total em cinco anos perfaz o montante de R$285.731,01 (fl. 52 - 211), resultando em um dispêndio mensal projetado de R$4.762,18.

5.3.1.1.2. O Fiat Cronos Drive 1.0 sedan apresentou preço de aquisição de R$108.990,00, com manutenção anual estimada em R$32.631,38. Considerada a depreciação de 20% (R$21.798,00), o custo total em cinco anos perfaz o montante de R$326.023,26 (fl. 52 - 211), resultando em um dispêndio mensal projetado de R$5.433,72.

5.3.1.1.3. O Volkswagen Virtus 1.0 TSI sedan apresentou preço de aquisição de R$121.990,00, com manutenção anual estimada em R$31.018,63. Considerada a depreciação de 20% (R$24.398,00), o custo total em cinco anos perfaz o montante de R$315.326,89 (fl. 52 - 211), resultando em um dispêndio mensal projetado de R$5.255,45.

5.3.1.1.4. O Hyundai HB20S Comfort 1.0 sedan apresentou preço de aquisição de R$85.770,00, com manutenção anual estimada em R$28.258,09. Considerada a depreciação de 20% (R$17.154,00), o custo total em cinco anos perfaz o montante de R$274.760,49 (fl. 52 - 211), resultando em um dispêndio mensal projetado de R$4.579,34.

5.3.1.1.5. Com base nos dados expostos, depreende-se que a mediana do custo mensal de aquisição, projetada sob um horizonte de 60 (sessenta) meses, interstício no qual a depreciação do bem atinge sua integralidade, consoante ao anexo III da IN RFB n° 1700, de 14 de março de 2017, que perfaz o montante de R$ 5.008,82. Em contrapartida, o encargo mensal relativo à **locação totaliza R$3.895,00**. Sob tal perspectiva, resta demonstrado que o aluguel consubstancia a alternativa economicamente mais vantajosa para a Administração Pública, superando a viabilidade da aquisição direta do ativo em termos de eficiência e economicidade.,

5.3.1.2. **Veículo leve tipo Sedã 1.0, com motorista**

5.3.1.2.1. A análise técnica contemplou quatro modelos automotivos para fins de aferição pecuniária. O Chevrolet Onix Sedan 1.0 apresentou preço de aquisição de R$108.990,00, com manutenção anual estimada em R$27.136,28. Considerada a depreciação de 20% (R$21.798,00), o custo total em cinco anos perfaz o montante de R$285.731,01 (fl. 52 - 211), resultando em um dispêndio mensal projetado de R$4.762,18.

5.3.1.2.2. O Fiat Cronos Drive 1.0 sedan apresentou preço de aquisição de R$108.990,00, com manutenção anual estimada em R$32.631,38. Considerada a depreciação de 20% (R$21.798,00), o custo total em cinco anos perfaz o montante de R$326.023,26 (fl. 52 - 211), resultando em um dispêndio mensal projetado de R$5.433,72.

5.3.1.2.3. O Volkswagen Virtus 1.0 TSI sedan apresentou preço de aquisição de R$121.990,00, com manutenção anual estimada em R$31.018,63. Considerada a depreciação de 20% (R$24.398,00), o custo total em cinco anos perfaz o montante de R$315.326,89 (fl. 52 - 211), resultando em um dispêndio mensal projetado de R$5.255,45.

5.3.1.2.4. O Hyundai HB20S Comfort 1.0 sedan apresentou preço de aquisição de R$85.770,00, com manutenção anual estimada em R$28.258,09. Considerada a depreciação de 20% (R$17.154,00), o custo total em cinco anos perfaz o montante de R$274.760,49 (fl. 52 - 211), resultando em um dispêndio mensal projetado de R$4.579,34.

5.3.1.2.5. Ademais, para cada diária, arbitrou-se o valor de R$54,88, em estrita observância à Tabela Salarial de 2026 do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE). Referido montante fora devidamente integralizado ao valor principal.

5.3.1.2.6. Com base nos dados expostos, depreende-se que a mediana do custo mensal de aquisição, projetada sob um

horizonte de 60 (sessenta) meses, interstício no qual a depreciação do bem atinge sua integralidade, consoante ao Anexo III da IN RFB nº 1.700/2017, que perfaz o montante de R$ 5.008,82. Em contrapartida, o encargo mensal relativo à locação totaliza R$3.895,00, ao passo que a opção **com motorista ascende a R$5.541,34**. Sob tal perspectiva, resta demonstrado que o aluguel consubstancia a alternativa economicamente mais vantajosa para a Administração Pública, superando a viabilidade da aquisição direta do ativo em termos de eficiência e economicidade.

5.3.1.3. **Veículo leve tipo Sedã executivo**

5.3.1.3.1. A análise técnica contemplou quatro modelos automotivos para fins de aferição pecuniária. O Toyota Corolla XEi 2.0 apresentou preço de aquisição de R$206.990,00, com manutenção anual estimada em R$40.233,28. Considerada a depreciação de 20% (R$41.398,00), o custo total em cinco anos perfaz o montante de R$451.933,38 (fl. 212 - 371), resultando em um dispêndio mensal projetado de R$7.532,22.

5.3.1.3.2. O Toyota Corolla GLi Hybrid 1.8 sedan apresentou preço de aquisição de R$206.990,00, com manutenção anual estimada em R$40.233,28. Considerada a depreciação de 20% (R$41.398,00), o custo total em cinco anos perfaz o montante de R$451.933,38 (fl. 212 - 371), resultando em um dispêndio mensal projetado de R$7.532,22.

5.3.1.3.3. O Honda Civic Hybrid 2.0 sedan apresentou preço de aquisição de R$266.500,00, com manutenção anual estimada em R$66.748,13. Considerada a depreciação de 20% (R$53.300,00), o custo total em cinco anos perfaz o montante de R$663.639,62 (fl. 212 - 371), resultando em um dispêndio mensal projetado de R$11.060,66.

5.3.1.3.4. O BYD King GL 1.5 sedan apresentou preço de aquisição de R$169.990,00, com manutenção anual estimada em R$43.592,78. Considerada a depreciação de 20% (R$33.998,00), o custo total em cinco anos perfaz o

montante de R$428.872,23 (fl. 212 - 371), resultando em um dispêndio mensal projetado de R$7.147,87.

5.3.1.3.5. Com base nos dados expostos, depreende-se que a mediana do custo mensal de aquisição, projetada sob um horizonte de 60 (sessenta) meses, interstício no qual a depreciação do bem atinge sua integralidade, consoante ao anexo III da IN RFB n° 1700, de 14 de março de 2017, que perfaz o montante de R$7.532,22. Em contrapartida, o encargo mensal relativo **à locação totaliza R$5.400,00**. Sob tal perspectiva, resta demonstrado que o aluguel consubstancia a alternativa economicamente mais vantajosa para a Administração Pública, superando a viabilidade da aquisição direta do ativo em termos de eficiência e economicidade.

5.3.1.4. **Veículo leve tipo Sedã executivo com motorista**

5.3.1.4.1. A análise técnica contemplou quatro modelos automotivos para fins de aferição pecuniária. O Toyota Corolla XEi 2.0 apresentou preço de aquisição de R$206.990,00, com manutenção anual estimada em R$40.233,28. Considerada a depreciação de 20% (R$41.398,00), o custo total em cinco anos perfaz o montante de R$451.933,38 (fl. 212 - 371), resultando em um dispêndio mensal projetado de R$7.532,22.

5.3.1.4.2. O Toyota Corolla GLi Hybrid 1.8 sedan apresentou preço de aquisição de R$206.990,00, com manutenção anual estimada em R$40.233,28. Considerada a depreciação de 20% (R$41.398,00), o custo total em cinco anos perfaz o montante de R$451.933,38 (fl. 212 - 371), resultando em um dispêndio mensal projetado de R$7.532,22.

5.3.1.4.3. O Honda Civic Hybrid 2.0 sedan apresentou preço de aquisição de R$266.500,00, com manutenção anual estimada em R$66.748,13. Considerada a depreciação de 20% (R$53.300,00), o custo total em cinco anos perfaz o montante de R$663.639,62 (fl. 212 - 371), resultando em um dispêndio mensal projetado de R$11.060,66.

5.3.1.4.4. O BYD King GL 1.5 sedan apresentou preço de aquisição de R$169.990,00, com manutenção anual estimada em R$43.592,78. Considerada a depreciação de 20% (R$33.998,00), o custo total em cinco anos perfaz o montante de R$428.872,23 (fl. 212 - 371), resultando em um dispêndio mensal projetado de R$7.147,87.

5.3.1.4.5. Ademais, para cada diária, arbitrou-se o valor de R$54,88, em estrita observância à Tabela Salarial de 2026 do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE). Referido montante fora devidamente integralizado ao valor principal.

5.3.1.4.6. Com base nos dados expostos, depreende-se que a mediana do custo mensal de aquisição, projetada sob um horizonte de 60 (sessenta) meses, interstício no qual a depreciação do bem atinge sua integralidade, consoante ao Anexo III da IN RFB nº 1.700/2017, que perfaz o montante de R$7.532,22. Em contrapartida, o encargo mensal relativo à locação totaliza R$5.400,00, ao passo que a opção **com motorista ascende a R$7.046,34**. Sob tal perspectiva, resta demonstrado que o aluguel consubstancia a alternativa economicamente mais vantajosa para a Administração Pública, superando a viabilidade da aquisição direta do ativo em termos de eficiência e economicidade.

5.3.1.5. **Veículo leve tipo hatch 1.0**

5.3.1.5.1. A análise técnica contemplou quatro modelos automotivos para fins de aferição pecuniária. O Toyota Yaris XL 1.5 AT apresentou preço de aquisição de R$99.815,00, com manutenção anual estimada em R$34.426,71. Considerada a depreciação de 20% (R$19.963,00), o custo total em cinco anos perfaz o montante de R$300.131,33 (fl. 372 - 517), resultando em um dispêndio mensal projetado de R$5.002,19.

5.3.1.5.2. O Honda City Hatch EX 1.5 apresentou preço de aquisição de R$136.300,00, com manutenção anual estimada em R$66.748,13. Considerada a depreciação de 20% (R$27.260,00), o custo total em cinco anos perfaz o montante de R$517.815,62 (fl. 372 - 517),

resultando em um dispêndio mensal projetado de R$8.630,26.

5.3.1.5.3. O Volkswagen Polo 1.0 TSI apresentou preço de aquisição de R$107.840,00, com manutenção anual estimada em R$43.592,78. Considerada a depreciação de 20% (R$21.568,00), o custo total em cinco anos perfaz o montante de R$359.264,23 (fl. 372 - 517), resultando em um dispêndio mensal projetado de R$5.987,74.

5.3.1.5.4. O Hyundai HB20 Comfort 1.0 apresentou preço de aquisição de R$96.140,00, com manutenção anual estimada em R$29.635,81. Considerada a depreciação de 20% (R$19.228,00), o custo total em cinco anos perfaz o montante de R$269.805,73 (fl. 372 - 517), resultando em um dispêndio mensal projetado de R$4.496,76.

5.3.1.5.5. Com base nos dados expostos, depreende-se que a mediana do custo mensal de aquisição, projetada sob um horizonte de 60 (sessenta) meses, interstício no qual a depreciação do bem atinge sua integralidade, consoante ao anexo III da IN RFB n° 1700, de 14 de março de 2017, que perfaz o montante de R$5.494,96. Em contrapartida, o encargo mensal relativo **à locação totaliza R$3.357,56**. Sob tal perspectiva, resta demonstrado que o aluguel consubstancia a alternativa economicamente mais vantajosa para a Administração Pública, superando a viabilidade da aquisição direta do ativo em termos de eficiência e economicidade.

5.3.1.6. **Veículo leve tipo hatch 1.0 com motorista**

5.3.1.6.1. A análise técnica contemplou quatro modelos automotivos para fins de aferição pecuniária. O Toyota Yaris XL 1.5 AT apresentou preço de aquisição de R$99.815,00, com manutenção anual estimada em R$34.426,71. Considerada a depreciação de 20% (R$19.963,00), o custo total em cinco anos perfaz o montante de R$300.131,33 (fl. 372 - 517), resultando em um dispêndio mensal projetado de R$5.002,19.

5.3.1.6.2. O Honda City Hatch EX 1.5 apresentou preço de aquisição de R$136.300,00, com manutenção anual estimada em R$66.748,13. Considerada a depreciação de 20% (R$27.260,00), o custo total em cinco anos perfaz o montante de R$517.815,62 (fl. 372 - 517), resultando em um dispêndio mensal projetado de R$8.630,26.

5.3.1.6.3. O Volkswagen Polo 1.0 TSI apresentou preço de aquisição de R$107.840,00, com manutenção anual estimada em R$43.592,78. Considerada a depreciação de 20% (R$21.568,00), o custo total em cinco anos perfaz o montante de R$359.264,23 (fl. 372 - 517), resultando em um dispêndio mensal projetado de R$5.987,74.

5.3.1.6.4. O Hyundai HB20 Comfort 1.0 apresentou preço de aquisição de R$96.140,00, com manutenção anual estimada em R$29.635,81. Considerada a depreciação de 20% (R$19.228,00), o custo total em cinco anos perfaz o montante de R$269.805,73 (fl. 372 - 517), resultando em um dispêndio mensal projetado de R$4.496,76.

5.3.1.6.5. Ademais, para cada diária, arbitrou-se o valor de R$54,88, em estrita observância à Tabela Salarial de 2026 do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE). Referido montante fora devidamente integralizado ao valor principal.

5.3.1.6.6. Com base nos dados expostos, depreende-se que a mediana do custo mensal de aquisição, projetada sob um horizonte de 60 (sessenta) meses, interstício no qual a depreciação do bem atinge sua integralidade, consoante ao Anexo III da IN RFB nº 1.700/2017, que perfaz o montante de R$5.494,96. Em contrapartida, o encargo mensal relativo à locação totaliza R$3.357,56, ao passo que a opção **com motorista ascende a R$5.003,90**. Sob tal perspectiva, resta demonstrado que o aluguel consubstancia a alternativa economicamente mais vantajosa para a Administração Pública, superando a viabilidade da aquisição direta do ativo em termos de eficiência e economicidade.

5.3.1.7. **Veículo pick-up leve**

5.3.1.7.1. A análise técnica contemplou três modelos automotivos para fins de aferição pecuniária. O Chevrolet Montana 1.2 apresentou preço de aquisição de R$144.490,00, com manutenção anual estimada em R$30.630,56. Considerada a depreciação de 20% (R$28.898,00), o custo total em cinco anos perfaz o montante de R$329.399,71 (fl. 518 - 634), resultando em um dispêndio mensal projetado de R$5.490,00.

5.3.1.7.2. O Volkswagen Saveiro Extreme 1.6 apresentou preço de aquisição de R$134.190,00, com manutenção anual estimada em R$33.533,21. Considerada a depreciação de 20% (R$26.838,00), o custo total em cinco anos perfaz o montante de R$333.743,24 (fl. 518 - 634), resultando em um dispêndio mensal projetado de R$5.562,39.

5.3.1.7.3. O Fiat Strada Endurance 1.3 CS apresentou preço de aquisição de R$114.990,00, com manutenção anual estimada em R$36.016,07. Considerada a depreciação de 20% (R$22.998,00), o custo total em cinco anos perfaz o montante de R$325.822,29 (fl. 518 - 634), resultando em um dispêndio mensal projetado de R$5.430,37.

5.3.1.7.4. Com base nos dados expostos, depreende-se que a mediana do custo mensal de aquisição, projetada sob um horizonte de 60 (sessenta) meses, interstício no qual a depreciação do bem atinge sua integralidade, consoante ao anexo III da IN RFB n° 1700, de 14 de março de 2017, que perfaz o montante de R$ 5.490,00. Em contrapartida, o encargo mensal relativo **à locação totaliza R$5.270,05.** Sob tal perspectiva, resta demonstrado que o aluguel consubstancia a alternativa economicamente mais vantajosa para a Administração Pública, superando a viabilidade da aquisição direta do ativo em termos de eficiência e economicidade.

5.3.1.8. **Veículo pick-up leve com motorista**

5.3.1.8.1. A análise técnica contemplou três modelos automotivos

para fins de aferição pecuniária. O Chevrolet Montana 1.2 apresentou preço de aquisição de R$144.490,00, com manutenção anual estimada em R$30.630,56. Considerada a depreciação de 20% (R$28.898,00), o custo total em cinco anos perfaz o montante de R$329.399,71 (fl. 518 - 634), resultando em um dispêndio mensal projetado de R$5.490,00.

5.3.1.8.2. O Volkswagen Saveiro Extreme 1.6 apresentou preço de aquisição de R$134.190,00, com manutenção anual estimada em R$33.533,21. Considerada a depreciação de 20% (R$26.838,00), o custo total em cinco anos perfaz o montante de R$333.743,24 (fl. 518 - 634), resultando em um dispêndio mensal projetado de R$5.562,39.

5.3.1.8.3. O Fiat Strada Endurance 1.3 CS apresentou preço de aquisição de R$114.990,00, com manutenção anual estimada em R$36.016,07. Considerada a depreciação de 20% (R$22.998,00), o custo total em cinco anos perfaz o montante de R$325.822,29 (fl. 518 - 634), resultando em um dispêndio mensal projetado de R$5.430,37.

5.3.1.8.4. Ademais, para cada diária, arbitrou-se o valor de R$54,88, em estrita observância à Tabela Salarial de 2026 do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE). Referido montante fora devidamente integralizado ao valor principal.

5.3.1.8.5. Com base nos dados expostos, depreende-se que a mediana do custo mensal de aquisição, projetada sob um horizonte de 60 (sessenta) meses, interstício no qual a depreciação do bem atinge sua integralidade, consoante ao Anexo III da IN RFB nº 1.700/2017, que perfaz o montante de R$ 5.490,00. Em contrapartida, o encargo mensal relativo à locação totaliza R$5.270,05, ao passo que a opção **com motorista ascende a R$6.916,39.** Sob tal perspectiva, resta demonstrado que o aluguel consubstancia a alternativa economicamente mais vantajosa para a Administração Pública, superando a viabilidade da aquisição direta do ativo em termos de eficiência e economicidade.

5.3.1.9. **Veículo pick-up média**

5.3.1.9.1. A análise técnica contemplou três modelos automotivos para fins de aferição pecuniária. O Fiat Toro Endurance 1.3 apresentou preço de aquisição de R$165.490,00, com manutenção anual estimada em R$47.553,27. Considerada a depreciação de 20% (R$33.098,00), o custo total em cinco anos perfaz o montante de R$445.498,95 (fl. 635 - 751), resultando em um dispêndio mensal projetado de R$7.424,98.

5.3.1.9.2. O Ram Rampage Laramie 2.0 apresentou preço de aquisição de R$259.990,00, com manutenção anual estimada em R$51.891,41. Considerada a depreciação de 20% (R$51.998,00), o custo total em cinco anos perfaz o montante de R$575.071,62 (fl. 635 - 751), resultando em um dispêndio mensal projetado de R$9.584,53.

5.3.1.9.3. O Renault Oroch Iconic 1.6 apresentou preço de aquisição de R$140.790,00, com manutenção anual estimada em R$47.502,15. Considerada a depreciação de 20% (R$28.158,00), o custo total em cinco anos perfaz o montante de R$417.555,25 (fl. 635 - 751), resultando em um dispêndio mensal projetado de R$6.959,25.

5.3.1.9.4. Com base nos dados expostos, depreende-se que a mediana do custo mensal de aquisição, projetada sob um horizonte de 60 (sessenta) meses, interstício no qual a depreciação do bem atinge sua integralidade, consoante ao anexo III da IN RFB n° 1700, de 14 de março de 2017, que perfaz o montante de R$7.424,98. Em contrapartida, o encargo mensal relativo **à locação totaliza R$4.738,15.** Sob tal perspectiva, resta demonstrado que o aluguel consubstancia a alternativa economicamente mais vantajosa para a Administração Pública, superando a viabilidade da aquisição direta do ativo em termos de eficiência e economicidade.

5.3.1.10. **Veículo pick-up média com motorista**

5.3.1.10.1. A análise técnica contemplou três modelos automotivos

para fins de aferição pecuniária. O Fiat Toro Endurance 1.3 apresentou preço de aquisição de R$165.490,00, com manutenção anual estimada em R$47.553,27. Considerada a depreciação de 20% (R$33.098,00), o custo total em cinco anos perfaz o montante de R$445.498,95 (fl. 635 - 751), resultando em um dispêndio mensal projetado de R$7.424,98.

5.3.1.10.2. O Ram Rampage Laramie 2.0 apresentou preço de aquisição de R$259.990,00, com manutenção anual estimada em R$51.891,41. Considerada a depreciação de 20% (R$51.998,00), o custo total em cinco anos perfaz o montante de R$575.071,62 (fl. 635 - 751), resultando em um dispêndio mensal projetado de R$9.584,53.

5.3.1.10.3. O Renault Oroch Iconic 1.6 apresentou preço de aquisição de R$140.790,00, com manutenção anual estimada em R$47.502,15. Considerada a depreciação de 20% (R$28.158,00), o custo total em cinco anos perfaz o montante de R$417.555,25 (fl. 635 - 751), resultando em um dispêndio mensal projetado de R$6.310,06.

5.3.1.10.4. Ademais, para cada diária, arbitrou-se o valor de R$54,88, em estrita observância à Tabela Salarial de 2026 do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE). Referido montante fora devidamente integralizado ao valor principal.

5.3.1.10.5. Com base nos dados expostos, depreende-se que a mediana do custo mensal de aquisição, projetada sob um horizonte de 60 (sessenta) meses, interstício no qual a depreciação do bem atinge sua integralidade, consoante ao Anexo III da IN RFB nº 1.700/2017, que perfaz o montante de R$7.424,98. Em contrapartida, o encargo mensal relativo à locação totaliza R$4.738,15, ao passo que a opção **com motorista ascende a R$6.384,49.** Sob tal perspectiva, resta demonstrado que o aluguel consubstancia a alternativa economicamente mais vantajosa para a Administração Pública, superando a viabilidade da aquisição direta do ativo em termos de eficiência e economicidade.

5.3.1.11. **Veículo pick-up padrão**

5.3.1.11.1. A análise técnica contemplou três modelos automotivos para fins de aferição pecuniária. O Chevrolet S10 WT 2.8 apresentou preço de aquisição de R$302.990,00, com manutenção anual estimada em R$47.238,83. Considerada a depreciação de 20% (R$60.598,00), o custo total em cinco anos perfaz o montante de R$597.778,75 (fl. 752 - 859), resultando em um dispêndio mensal projetado de R$9.962,98.

5.3.1.11.2. O Toyota Hilux SR 2.8 apresentou preço de aquisição de R$310.090,00, com manutenção anual estimada em R$65.460,92. Considerada a depreciação de 20% (R$62.018,00), o custo total em cinco anos perfaz o montante de R$705.418,51 (fl. 752 - 859), resultando em um dispêndio mensal projetado de RR 11.756,98.

5.3.1.11.3. O Mitsubishi Triton GL 2.4 apresentou preço de aquisição de R$264.990,00, com manutenção anual estimada em R$42.029,78. Considerada a depreciação de 20% (R$52.998,00), o custo total em cinco anos perfaz o montante de R$526.721,54 (fl. 752 - 859), resultando em um dispêndio mensal projetado de R$8.778,69.

5.3.1.11.4. Com base nos dados expostos, depreende-se que a mediana do custo mensal de aquisição, projetada sob um horizonte de 60 (sessenta) meses, interstício no qual a depreciação do bem atinge sua integralidade, consoante ao anexo III da IN RFB n° 1700, de 14 de março de 2017, que perfaz o montante de R$9.962,98. Em contrapartida, o encargo mensal relativo **à locação totaliza R$6.999,99.** Sob tal perspectiva, resta demonstrado que o aluguel consubstancia a alternativa economicamente mais vantajosa para a Administração Pública, superando a viabilidade da aquisição direta do ativo em termos de eficiência e economicidade.

5.3.1.12. **Veículo pick-up padrão com motorista**

5.3.1.12.1. A análise técnica contemplou três modelos automotivos para fins de aferição pecuniária. O Chevrolet S10 WT 2.8 apresentou preço de aquisição de R$302.990,00, com

manutenção anual estimada em R$47.238,83. Considerada a depreciação de 20% (R$60.598,00), o custo total em cinco anos perfaz o montante de R$597.778,75 (fl. 752 - 859), resultando em um dispêndio mensal projetado de R$9.962,98.

5.3.1.12.2. O Toyota Hilux SR 2.8 apresentou preço de aquisição de R$310.090,00, com manutenção anual estimada em R$65.460,92. Considerada a depreciação de 20% (R$62.018,00), o custo total em cinco anos perfaz o montante de R$705.418,51 (fl. 752 - 859), resultando em um dispêndio mensal projetado de RR 11.756,98.

5.3.1.12.3. O Mitsubishi Triton GL 2.4 apresentou preço de aquisição de R$264.990,00, com manutenção anual estimada em R$42.029,78. Considerada a depreciação de 20% (R$52.998,00), o custo total em cinco anos perfaz o montante de R$526.721,54 (fl. 752 - 859), resultando em um dispêndio mensal projetado de R$8.439,51.

5.3.1.12.4. Ademais, para cada diária, arbitrou-se o valor de R$54,88, em estrita observância à Tabela Salarial de 2026 do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE). Referido montante fora devidamente integralizado ao valor principal.

5.3.1.12.5. Com base nos dados expostos, depreende-se que a mediana do custo mensal de aquisição, projetada sob um horizonte de 60 (sessenta) meses, interstício no qual a depreciação do bem atinge sua integralidade, consoante ao Anexo III da IN RFB nº 1.700/2017, que perfaz o montante de R$9.962,98. Em contrapartida, o encargo mensal relativo à locação totaliza R$6.999,99, ao passo que a opção **com motorista ascende a R$8.646,33.** Sob tal perspectiva, resta demonstrado que o aluguel consubstancia a alternativa economicamente mais vantajosa para a Administração Pública, superando a viabilidade da aquisição direta do ativo em termos de eficiência e economicidade.

5.3.1.13. **Veículo pick-up padrão adaptado para ambulância tipo-B**

5.3.1.13.1. A análise técnica contemplou três modelos automotivos

para fins de aferição pecuniária. O Toyota Hilux 4/4 CD Ambulância 26/26 apresentou preço de aquisição de R$325.000,00, com manutenção anual estimada em R$65.460,92. Considerada a depreciação de 25% (R$81.250,00), o custo total em cinco anos perfaz o montante de R$722.117,71 (fl. 860 - 971), resultando em um dispêndio mensal projetado de R$12.035,30.

5.3.1.13.2. O Renault Master apresentou preço de aquisição de R$315.000,00, com manutenção anual estimada em R$44.800,75. Considerada a depreciação de 25% (R$78.750,00), o custo total em cinco anos perfaz o montante de R$597.891,92 (fl. 860 - 971), resultando em um dispêndio mensal projetado de R$9.964,87.

5.3.1.13.3. O Toyota Hilux 4/4 CD Ambulância 26/26 apresentou preço de aquisição de R$337.000,00, com manutenção anual estimada em R$65.460,92. Considerada a depreciação de 25% (R$84.250,00), o custo total em cinco anos perfaz o montante de R$735.557,71 (fl. 860 - 971), resultando em um dispêndio mensal projetado de R$12.259,30.

5.3.1.13.4. Com base nos dados expostos, depreende-se que a mediana do custo mensal de aquisição, projetada sob um horizonte de 60 (sessenta) meses, interstício no qual a depreciação do bem atinge sua integralidade, consoante ao anexo III da IN RFB n° 1700, de 14 de março de 2017, que perfaz o montante de R$12.035,30. Em contrapartida, o encargo mensal relativo **à locação totaliza R$11.890,80**. Sob tal perspectiva, resta demonstrado que o aluguel consubstancia a alternativa economicamente mais vantajosa para a Administração Pública, superando a viabilidade da aquisição direta do ativo em termos de eficiência e economicidade.

5.3.1.14. **Veículo pick-up padrão adaptada para ambulância tipo-B, com motorista**

5.3.1.14.1. A análise técnica contemplou três modelos automotivos para fins de aferição pecuniária. O Toyota Hilux 4/4 CD Ambulância 26/26 apresentou preço de aquisição de R$325.000,00, com manutenção anual estimada em

R$65.460,92. Considerada a depreciação de 25% (R$81.250,00), o custo total em cinco anos perfaz o montante de R$722.117,71 (fl. 860 - 971), resultando em um dispêndio mensal projetado de R$12.035,30.

5.3.1.14.2. O Renault Master apresentou preço de aquisição de R$315.000,00, com manutenção anual estimada em R$44.800,75. Considerada a depreciação de 25% (R$78.750,00), o custo total em cinco anos perfaz o montante de R$597.891,92 (fl. 860 - 971), resultando em um dispêndio mensal projetado de R$9.964,87.

5.3.1.14.3. O Toyota Hilux 4/4 CD Ambulância 26/26 apresentou preço de aquisição de R$337.000,00, com manutenção anual estimada em R$65.460,92. Considerada a depreciação de 25% (R$84.250,00), o custo total em cinco anos perfaz o montante de R$735.557,71 (fl. 860 - 971), resultando em um dispêndio mensal projetado de R$12.259,30.

5.3.1.14.4. Ademais, para cada diária, arbitrou-se o valor de R$54,88, em estrita observância à Tabela Salarial de 2026 do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE). Referido montante fora devidamente integralizado ao valor principal.

5.3.1.14.5. Com base nos dados expostos, depreende-se que a mediana do custo mensal de aquisição, projetada sob um horizonte de 60 (sessenta) meses, interstício no qual a depreciação do bem atinge sua integralidade, consoante ao Anexo III da IN RFB nº 1.700/2017, que perfaz o montante de R$12.035,30. Em contrapartida, o encargo mensal relativo à locação totaliza R$12.035,30, ao passo que a opção **com motorista ascende a R$14.191,15.** Sob tal perspectiva, resta demonstrado que o aluguel consubstancia a alternativa economicamente mais vantajosa para a Administração Pública, superando a viabilidade da aquisição direta do ativo em termos de eficiência e economicidade.

5.3.1.15. **Veículo van/furgão padrão adaptada para ambulância tipo D**

5.3.1.15.1. A análise técnica contemplou três modelos idênticos

1com preços diferentes para fins de aferição pecuniária. O Renault L2H2. AMB apresentou preço de aquisição de R$410.000,00, com manutenção anual estimada em R$44.800,75. Considerada a depreciação de 25% (R$102.500,00), o custo total em cinco anos perfaz o montante de R$704.291,92 (fl. 972 - 1018), resultando em um dispêndio mensal projetado de R$11.738,20.

5.3.1.15.2. O Renault L2H2. AMB apresentou preço de aquisição de R$449.000,00, com manutenção anual estimada em R$44.800,75. Considerada a depreciação de 25% (R$99.500,00), o custo total em cinco anos perfaz o montante de R$747.971,92 (fl. 972 - 1018), resultando em um dispêndio mensal projetado de R$12.466,20.

5.3.1.15.3. O Renault L2H2. AMB apresentou preço de aquisição de R$398.000,00, com manutenção anual estimada em R$44.800,75. Considerada a depreciação de 25% (R$112.250,00), o custo total em cinco anos perfaz o montante de R$690.851,92 (fl. 972 - 1018), resultando em um dispêndio mensal projetado de R$11.514,20.

5.3.1.15.4. Com base nos dados expostos, depreende-se que a mediana do custo mensal de aquisição, projetada sob um horizonte de 60 (sessenta) meses, interstício no qual a depreciação do bem atinge sua integralidade, consoante ao anexo III da IN RFB n° 1700, de 14 de março de 2017, que perfaz o montante de R$11.738,20. Em contrapartida, o encargo mensal relativo **à locação totaliza R$10.937,08.** Sob tal perspectiva, resta demonstrado que o aluguel consubstancia a alternativa economicamente mais vantajosa para a Administração Pública, superando a viabilidade da aquisição direta do ativo em termos de eficiência e economicidade.

5.3.1.16. **Veículo van/furgão padrão adaptada para ambulância tipo D com motorista**

5.3.1.16.1. A análise técnica contemplou três modelos idênticos com preços diferentes para fins de aferição pecuniária. O Renault L2H2. AMB apresentou preço de aquisição de R$410.000,00, com manutenção anual estimada em R$44.800,75. Considerada a depreciação de 25%

(R$102.500,00), o custo total em cinco anos perfaz o montante de R$704.291,92 (fl. 972 - 1018), resultando em um dispêndio mensal projetado de R$11.738,20.

5.3.1.16.2. O Renault L2H2. AMB apresentou preço de aquisição de R$449.000,00, com manutenção anual estimada em R$44.800,75. Considerada a depreciação de 25% (R$99.500,00), o custo total em cinco anos perfaz o montante de R$747.971,92 (fl. 972 - 1018), resultando em um dispêndio mensal projetado de R$12.466,20.

5.3.1.16.3. O Renault L2H2. AMB apresentou preço de aquisição de R$398.000,00, com manutenção anual estimada em R$44.800,75. Considerada a depreciação de 25% (R$112.250,00), o custo total em cinco anos perfaz o montante de R$704.291,92 (fl. 972 - 1018), resultando em um dispêndio mensal projetado de R$11.514,20.

5.3.1.16.4. Ademais, para cada diária, arbitrou-se o valor de R$76,68, em estrita observância à Tabela Salarial de 2026 do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE). Referido montante fora devidamente integralizado ao valor principal.

5.3.1.16.5. Com base nos dados expostos, depreende-se que a mediana do custo mensal de aquisição, projetada sob um horizonte de 60 (sessenta) meses, interstício no qual a depreciação do bem atinge sua integralidade, consoante ao Anexo III da IN RFB nº 1.700/2017, que perfaz o montante de R$11.738,20. Em contrapartida, o encargo mensal relativo à locação totaliza R$10.937,08, ao passo que a opção **com motorista ascende a R$13.237,43.** Sob tal perspectiva, resta demonstrado que o aluguel consubstancia a alternativa economicamente mais vantajosa para a Administração Pública, superando a viabilidade da aquisição direta do ativo em termos de eficiência e economicidade.

5.3.1.17. **Veículo van/furgão para transporte de carga**

5.3.1.17.1. A análise técnica contemplou três modelos com preços diferentes para fins de aferição pecuniária. O Mercedes-benz Sprinter Van 416 Standard TA 2.2 apresentou preço

de aquisição de R$242.955,00, com manutenção anual estimada em R$57.475,04. Considerada a depreciação de 25% (R$60.738,75), o custo total em cinco anos perfaz o montante de R$586.538,88 (fl. 1019 - 1139), resultando em um dispêndio mensal projetado de R$9.775,65.

5.3.1.17.2. O Renault Master Minibus Executiva 2.3 apresentou preço de aquisição de R$268.893,00, com manutenção anual estimada em R$57.636,25. Considerada a depreciação de 25% (R$67.223,25), o custo total em cinco anos perfaz o montante de R$616.471,38 (fl. 1019 - 1139), resultando em um dispêndio mensal projetado de R$10.274,52.

5.3.1.17.3. O Fiat Ducato Minibus Comfort 2.2 apresentou preço de aquisição de R$375.990,00, com manutenção anual estimada em R$57.951,24. Considerada a depreciação de 25% (R$93.997,50), o custo total em cinco anos perfaz o montante de R$738.143,23 (fl. 1019 - 1139), resultando em um dispêndio mensal projetado de R$12.302,39.

5.3.1.17.4. Com base nos dados expostos, depreende-se que a mediana do custo mensal de aquisição, projetada sob um horizonte de 60 (sessenta) meses, interstício no qual a depreciação do bem atinge sua integralidade, consoante ao anexo III da IN RFB n° 1700, de 14 de março de 2017, que perfaz o montante de R$9.775,65. Em contrapartida, o encargo mensal relativo **à locação totaliza R$7.240,00**. Sob tal perspectiva, resta demonstrado que o aluguel consubstancia a alternativa economicamente mais vantajosa para a Administração Pública, superando a viabilidade da aquisição direta do ativo em termos de eficiência e economicidade.

5.3.1.18. **Veículo van/furgão para transporte de carga com motorista**

5.3.1.18.1. A análise técnica contemplou três modelos com preços diferentes para fins de aferição pecuniária. O Mercedes-benz Sprinter Van 416 Standard TA 2.2 apresentou preço de aquisição de R$242.955,00, com manutenção anual estimada em R$57.475,04. Considerada a depreciação

de 25% (R$60.738,75), o custo total em cinco anos perfaz o montante de R$586.538,88 (fl. 1019 - 1139), resultando em um dispêndio mensal projetado de R$9.775,65.

5.3.1.18.2. O Renault Master Minibus Executiva 2.3 apresentou preço de aquisição de R$268.893,00, com manutenção anual estimada em R$57.636,25. Considerada a depreciação de 25% (R$67.223,25), o custo total em cinco anos perfaz o montante de R$616.471,38 (fl. 1019 - 1139), resultando em um dispêndio mensal projetado de R$10.274,52.

5.3.1.18.3. O Fiat Ducato Minibus Comfort 2.2 apresentou preço de aquisição de R$375.990,00, com manutenção anual estimada em R$57.951,24. Considerada a depreciação de 25% (R$93.997,50), o custo total em cinco anos perfaz o montante de R$738.143,23 (fl. 1019 - 1139), resultando em um dispêndio mensal projetado de R$12.302,39.

5.3.1.18.4. Ademais, para cada diária, arbitrou-se o valor de R$76,68, em estrita observância à Tabela Salarial de 2026 do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE). Referido montante fora devidamente integralizado ao valor principal.

5.3.1.18.5. Com base nos dados expostos, depreende-se que a mediana do custo mensal de aquisição, projetada sob um horizonte de 60 (sessenta) meses, interstício no qual a depreciação do bem atinge sua integralidade, consoante ao Anexo III da IN RFB nº 1.700/2017, que perfaz o montante de R$9.775,65. Em contrapartida, o encargo mensal relativo à locação totaliza R$7.240,00, ao passo que a opção **com motorista ascende a R$9.540,35.** Sob tal perspectiva, resta demonstrado que o aluguel consubstancia a alternativa economicamente mais vantajosa para a Administração Pública, superando a viabilidade da aquisição direta do ativo em termos de eficiência e economicidade.

5.3.1.19. **Veículo van/furgão para transporte de pessoas**

5.3.1.19.1. De acordo com o levantamento detalhado na fl. 1140 - 1244, a análise da mediana dos contratos registrados no Portal Nacional de Contratações Públicas (PNCP) aponta que o valor médio de mercado para este tipo de locação é de R$ 15.792,31 (quinze mil, setecentos e noventa e dois reais e trinta e um centavos).

5.3.1.20. **Veículo van/furgão para transporte de pessoas com motorista**

5.3.1.20.1. De acordo com o levantamento detalhado na l. 1140 - 1244, a análise da mediana dos contratos registrados no Portal Nacional de Contratações Públicas (PNCP) aponta que o valor médio de mercado para este tipo de locação é de R$ 23.991,18 (vinte e três mil, novecentos e noventa e um reais e dezoito centavos).

5.3.1.21. **Veículo van/furgão para transporte de pessoas adaptado para passageiros com locomoção reduzida, com motorista**

5.3.1.21.1. De acordo com o levantamento detalhado na l. 1140 - 1244, a análise da mediana dos contratos registrados no Portal Nacional de Contratações Públicas (PNCP) aponta que o valor médio de mercado para este tipo de locação é de R$ 23.991,18 (vinte e três mil, novecentos e noventa e um reais e dezoito centavos).

5.3.1.22. **Veículo micro-ônibus para transporte de pessoas**

5.3.1.22.1. A análise técnica contemplou quatro modelos idênticos com preços diferentes para fins de aferição pecuniária. O Marcopolo Senior Rodoviário apresentou preço de aquisição de R$641.320,00, com manutenção anual estimada em R$90.073,17. Considerada a depreciação de 20% (R$128.264,00), o custo total em cinco anos perfaz o montante de R$1.211.042,55 (fl. 1244 - 1283), resultando em um dispêndio mensal projetado de R$20.184,04.

5.3.1.22.2. O Marcopolo Senior Rodoviário apresentou preço de aquisição de R$610.000,00, com manutenção anual estimada em R$90.073,17. Considerada a depreciação de 20% (R$122.000,00), o custo total em cinco anos

perfaz o montante de R$1.175.964,15 (fl. 1244 - 1283), resultando em um dispêndio mensal projetado de R$19.599,40.

5.3.1.22.3. O Marcopolo Senior Rodoviário apresentou preço de aquisição de R$637.000,00, com manutenção anual estimada em R$90.073,17. Considerada a depreciação de 20% (R$127.400,00), o custo total em cinco anos perfaz o montante de R$1.206.204,15 (fl. 1244 - 1283), resultando em um dispêndio mensal projetado de R$20.103,40.

5.3.1.22.4. O Marcopolo Senior Rodoviário apresentou preço de aquisição de R$643.333,33, com manutenção anual estimada em R$90.073,17. Considerada a depreciação de 20% (R$128.666,67), o custo total em cinco anos perfaz o montante de R$1.213.297,48 (fl. 1244 - 1283), resultando em um dispêndio mensal projetado de R$20.221,62.

5.3.1.22.5. Com base nos dados expostos, depreende-se que a mediana do custo mensal de aquisição, projetada sob um horizonte de 60 (sessenta) meses, interstício no qual a depreciação do bem atinge sua integralidade, consoante ao anexo III da IN RFB n° 1700, de 14 de março de 2017, que perfaz o montante de R$20.143,72. Em contrapartida, o encargo mensal relativo **à locação totaliza R$16.500,00**. Sob tal perspectiva, resta demonstrado que o aluguel consubstancia a alternativa economicamente mais vantajosa para a Administração Pública, superando a viabilidade da aquisição direta do ativo em termos de eficiência e economicidade.

5.3.1.23. **Veículo micro-ônibus para transporte de pessoas, com motorista**

5.3.1.23.1. A análise técnica contemplou quatro modelos idênticos com preços diferentes para fins de aferição pecuniária. O Marcopolo Senior Rodoviário apresentou preço de aquisição de R$641.320,00, com manutenção anual estimada em R$90.073,17. Considerada a depreciação de 20% (R$128.264,00), o custo total em cinco anos perfaz o montante de R$1.211.042,55 (fl. 1244 - 1283),

resultando em um dispêndio mensal projetado de R$20.184,04.

5.3.1.23.2. O Marcopolo Senior Rodoviário apresentou preço de aquisição de R$610.000,00, com manutenção anual estimada em R$90.073,17. Considerada a depreciação de 20% (R$122.000,00), o custo total em cinco anos perfaz o montante de R$1.175.964,15 (fl. 1244 - 1283), resultando em um dispêndio mensal projetado de R$19.599,40.

5.3.1.23.3. O Marcopolo Senior Rodoviário apresentou preço de aquisição de R$637.000,00, com manutenção anual estimada em R$90.073,17. Considerada a depreciação de 20% (R$127.400,00), o custo total em cinco anos perfaz o montante de R$1.206.204,15 (fl. 1244 - 1283), resultando em um dispêndio mensal projetado de R$20.103,40.

5.3.1.23.4. O Marcopolo Senior Rodoviário apresentou preço de aquisição de R$643.333,33, com manutenção anual estimada em R$90.073,17. Considerada a depreciação de 20% (R$128.666,67), o custo total em cinco anos perfaz o montante de R$1.213.297,48 (fl. 1244 - 1283), resultando em um dispêndio mensal projetado de R$20.221,62.

5.3.1.23.5. Ademais, para cada diária, arbitrou-se o valor de R$78,91 em estrita observância à Tabela Salarial de 2026 do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE). Referido montante fora devidamente integralizado ao valor principal.

5.3.1.23.6. Com base nos dados expostos, depreende-se que a mediana do custo mensal de aquisição, projetada sob um horizonte de 60 (sessenta) meses, interstício no qual a depreciação do bem atinge sua integralidade, consoante ao Anexo III da IN RFB nº 1.700/2017, que perfaz o montante de R$ 22.723,39. Em contrapartida, o encargo mensal relativo à locação totaliza R$16.500,00, ao passo que a opção **com motorista ascende a R$18.867,21.** Sob tal perspectiva, resta demonstrado que o aluguel consubstancia a alternativa economicamente mais

vantajosa para a Administração Pública, superando a viabilidade da aquisição direta do ativo em termos de eficiência e economicidade.

5.3.2. A pesquisa de mercado foi realizada observando as necessidades do CISMETRO nos termos do art. 23, § 1º inciso I a III, da Lei nº 14.133/2021.

5.3.3. A locação está equiparada ao praticado no varejo pela rede nacional Localiza, conforme **Encarte A.**

6. DA ESTIMATIVA DO VALOR DA CONTRATAÇÃO

6.1. Considerando-se o histórico de contratações realizado pelo CISMETRO Holambra durante os exercícios de 2024 e 2025, bem como a análise técnica dos contratos de locação atualmente vigentes nos municípios consorciados, o valor estimado para a presente contratação foi projetado no montante anual de R$ 31.016.116,80 (trinta e um milhões, dezesseis mil, cento e dezesseis reais e oitenta centavos).

6.2. A referida estimativa foi consolidada a partir de um levantamento minucioso dos custos operacionais e das demandas específicas de cada ente consorciado. Nesse sentido, buscou-se assegurar que o teto orçamentário estabelecido reflita a realidade do mercado e garanta a sustentabilidade financeira da solução pretendida ao longo de todo o período contratual.

7. DESCRIÇÃO DA SOLUÇÃO COMO UM TODO

7.1. A solução completa deverá atender os seguintes requisitos mínimos:

7.1.1. Garantir a disponibilidade de veículos de imediato, com ou sem motoristas;

7.1.2. Garantir que os veículos encontre-se com manutenções adequadas, limpos e adequado para viagens longas;

7.1.3. Garantir que os veículos disponibilizados sejam de ano-modelo não anterior a 2 (dois) anos da data da disponibilização e possuam, no máximo, 100.000 (cem mil) quilômetros rodados;

8. JUSTIFICATIVAS PARA O PARCELAMENTO OU NÃO DA CONTRATAÇÃO

8.1. O parcelamento consiste na divisão da solução em itens ou lotes distintos, estratégia que transforma cada fragmento em um objeto de licitação autônomo. Tal procedimento permite que a Administração realize o certame

e a adjudicação de forma separada para cada segmento definido no edital, sempre com o intuito de ampliar a competitividade. Ao aumentar o número de proponentes, a medida busca alcançar a economicidade, devendo o gestor adotar esse modelo sempre que a divisão demonstrar viabilidade técnica e vantagem econômica para o órgão público.

8.2. O parcelamento por item fundamenta-se no art. 40, § 1º, c/c o art. 47 da Lei nº 14.133/2021. Por se tratar de credenciamento por inexigibilidade (art. 74, IV, c/c art. 79, I), inexiste disputa e não se aplica a lógica competitiva de obtenção de proposta mais vantajosa, ficando suprimida a invocação da Súmula 247 do TCU, própria de licitação competitiva. *ipsis litteris:*

> **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.

8.3. Portanto, por versar sobre a locação de veículos, depreende-se a viabilidade de que outros licitantes executem o objeto contratual de forma autônoma, sem que isso represente prejuízo à economia de escala.

9. DEMONSTRATIVO DOS RESULTADOS PRETENDIDOS

9.1. A presente contratação tem por escopo suprir a demanda de mobilidade institucional do Cismetro – Holambra e de seus entes consorciados, garantindo a disponibilidade de veículos em plenas condições de operabilidade para o desempenho das atividades administrativas e operacionais. Os resultados pretendidos, adiante pormenorizados, constituem os parâmetros norteadores que serão utilizados pela Administração para aferir a eficácia do certame, em estrita observância ao que preceitua o art. 174 da Lei nº 14.133/2021.

9.2. No que tange à eficiência financeira, a locação de veículos mitiga ou extingue os custos fixos e variáveis intrínsecos à propriedade e gestão de frota própria, tais como:

9.2.1. A imobilização de capital público decorrente da aquisição de ativos;

9.2.2. A depreciação patrimonial contínua;

9.2.3. Os ônus com manutenção preventiva e corretiva suportados diretamente pelo erário;

9.2.4. As despesas com prêmios de seguro, licenciamento e emplacamento;

9.2.5. O dispêndio administrativo está relacionado à gestão de contratos de manutenção e abastecimento.

9.3. Nesse diapasão, busca-se a redução do custo global de mobilidade institucional em face do modelo de frota própria, proporcionando uma alocação mais eficiente dos recursos orçamentários do Cismetro e dos municípios consorciados.

9.4. A contratação visa, outrossim, assegurar a perenidade da frota em condições regulares de tráfego, evitando-se solução de continuidade nas atividades institucionais motivada por imobilizações técnicas, sinistros ou obsolescência.

9.5. O prazo para o adimplemento da obrigação é de até 72 (setenta e duas) horas, contado a partir da emissão da respectiva Ordem de Serviço.

9.6. Durante todo o período de execução contratual, a contratada obriga-se a assegurar a disponibilidade operacional de 100% (cem por cento) da frota total. Tal exigência justifica-se pela natureza imediata da entrega, fundamentando-se juridicamente no inciso V, § 1º, do art. 79 da Lei Federal nº 14.133/2021, que ampara a celeridade e a eficiência administrativa no caso em tela.

9.7. A solução pactuada deverá atender integralmente às necessidades de deslocamento dos entes consorciados, assegurando que as equipes técnicas e administrativas disponham de meios de transporte condizentes com o exercício de suas competências. O êxito será medido pelo pleno atendimento às ordens de fornecimento emitidas pelo Cismetro, sem que haja registros de recusa, dilação de prazos de entrega ou inobservância das especificações técnicas estipuladas.

9.8. Sob a ótica da gestão administrativa, a terceirização desonera os servidores das atividades-meio vinculadas ao controle de manutenção e seguro, permitindo a concentração de esforços nas atividades finalísticas da organização. Espera-se, portanto, a otimização da carga de trabalho administrativo interno e a reorientação da força de trabalho para demandas de maior relevância institucional, aferida mediante registro qualitativo da redução de demandas correlatas à gestão de frota.

9.9. Garante-se, ainda, que os veículos disponibilizados mantenham padrões rigorosos de conservação e segurança, coibindo o desgaste prematuro recorrente em frotas próprias sujeitas a orçamentos contingenciados. O indicador de eficácia será a inexistência de veículos imobilizados por deficiência de manutenção ou irregularidade documental, mantendo-se a conformidade integral com os ditames do Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

9.10. Por fim, a renovação periódica da frota atributo intrínseco à locação viabiliza a utilização de veículos tecnologicamente modernos e menos poluentes. A execução contratual deverá pautar-se pela utilização de veículos que atendam aos padrões de emissão do PROCONVE vigente, corroborando para a sustentabilidade ambiental e a redução da pegada de carbono das operações institucionais. Tal aderência deverá ser comprovada documentalmente ao longo de todo o período de vigência.

9.11. PROVIDÊNCIAS A SEREM ADOTADAS PELA ADMINISTRAÇÃO

9.11.1. Para viabilizar a plena execução do objeto e assegurar a eficiência operacional desde o início do ajuste, a Administração adotará as seguintes medidas preparatórias:

9.11.1.1. **Formalização da Gestão de Frota:** Designará formalmente os fiscais e gestores contratuais em cada unidade beneficiária, estabelecendo os fluxos de comunicação e os protocolos de controle para o recebimento das ordens de Serviços, bem como para a fiscalização periódica da manutenção e regularidade documental da frota locada;

9.11.1.2. Providenciar a locação ou aquisição de software de gestão de frota;

10. CONTRATAÇÕES CORRELATAS E/OU INTERDEPENDENTES

10.1. As contratações correlatas referem-se a objetos similares ou complementares ao da presente solução. Para a locação de veículos automotores, identificam-se as seguintes:

10.1.1. Contratos vigentes de locação de veículos.

10.1.2. Caso o Cismetro ou qualquer município consorciado possui contratos vigentes de locação de veículos celebrados individualmente ou em conjunto, deverá ser verificada:

10.1.2.1. a possibilidade de consolidação dos contratos vigentes na presente contratação, com vistas à economia de escala, padronização da frota e simplificação da gestão contratual;

10.1.2.2. a necessidade de planejamento da transição contratual, definindo período adequado para que a nova contratação entre em vigor sem solução de continuidade da prestação dos serviços de mobilidade;

10.1.2.3. a compatibilidade dos quantitativos demandados por cada município consorciado com os previstos nos contratos em vigor, evitando sobreposição ou lacuna de atendimento.

10.2. As contratações interdependentes são aquelas que constituem pré-requisitos para o sucesso da locação de veículos ou cujo sucesso depende desta contratação.

10.2.1. Fornecimento de combustível, Interdependência direta:

10.2.1.1. O abastecimento dos veículos locados não integra o escopo da presente contratação (conforme descrito na Solução como um Todo) e constitui pré-requisito indispensável para a operacionalização da frota. Sem o suprimento regular de combustível, os veículos locados não poderão cumprir sua finalidade institucional.

10.2.1.2. Deverá ser verificada a existência de contrato vigente de fornecimento de combustível no âmbito do Cismetro ou de cada município consorciado;

10.2.1.3. Caso inexistente ou com quantitativo insuficiente para absorver a frota locada, deverá ser planejada contratação específica ou aditivo ao contrato vigente, com antecedência suficiente para coincidir com o início da execução contratual da locação;

10.2.1.4. A compatibilidade entre o tipo de combustível dos veículos a serem locados (flex, diesel, elétrico) e os postos credenciados ou contratos de abastecimento vigentes deverá ser verificada previamente.

11. DESCRIÇÃO DE POSSÍVEIS IMPACTOS AMBIENTAIS

11.1. O desenvolvimento nacional sustentável erige-se como princípio basilar e objetivo precípuo do processo licitatório, nos termos da Lei nº 14.133/2021. A

presente análise colima examinar as externalidades ambientais decorrentes da locação de veículos automotores ao longo de todo o ciclo de vida do objeto, bem como as medidas mitigadoras pertinentes, em estrita observância às diretrizes do Guia Nacional de Contratações Sustentáveis da Advocacia-Geral da União (AGU).

11.2. A utilização de veículos automotores propulsionados por combustíveis fósseis e biocombustíveis (gasolina, etanol, diesel e tecnologia *flex*) enseja a emissão de dióxido de carbono (CO_2), monóxido de carbono (CO), óxidos de nitrogênio (NO_x) e material particulado. Tais efluentes gasosos corroboram para a degradação da qualidade do ar e para o agravamento das mutações climáticas antropogênicas.

11.3. As intervenções de manutenção preventiva e corretiva geram resíduos com alto potencial poluidor, os quais demandam gestão especializada, destacando-se:

11.3.1. Óleos lubrificantes usados ou contaminados (OLUC);

11.3.2. Elementos filtrantes (óleo, ar e combustível);

11.3.3. Pneumáticos inservíveis;

11.3.4. Acumuladores elétricos (baterias automotivas);

11.3.5. Fluidos de arrefecimento, frenagem e sistemas hidráulicos;

11.3.6. Sobressalentes metálicos e componentes poliméricos substituídos.

11.4. O descarte assistemático ou inadequado desses passivos pode ocasionar a contaminação do solo, de lençóis freáticos e de corpos hídricos superficiais, comprometendo a biodiversidade e a higidez da saúde pública.

11.5. A operabilidade da frota exige o exaurimento contínuo de recursos ambientais, compreendendo:

11.5.1. Combustíveis de matriz não renovável;

11.5.2. Recursos hídricos destinados à higienização e conservação dos veículos;

11.5.3. Matérias-primas incorporadas aos componentes de reposição (metais ferrosos, elastômeros e termoplásticos).

11.6. A circulação de veículos automotores, notadamente em perímetros urbanos e em adjacências de unidades de saúde, instituições de ensino e zonas residenciais dos municípios consorciados, intensifica a poluição sonora, impactando negativamente o bem-estar e a qualidade de vida da coletividade.

11.7. A presente análise aplica-se integralmente à Contratação de Pessoa Jurídica para a locação de veículos automotores, destinados ao atendimento das demandas dos municípios consorciados da Região Metropolitana de Campinas - Norte, sob a égide do Cismetro - Holambra.

11.8. A solução de locação, se comparada à frota própria, permite à Administração exigir contratualmente que a licitante vencedora comprove a destinação final ambientalmente adequada de todos os resíduos gerados (logística reversa) e mantenha veículos com tecnologia de emissão atualizada, mitigando os impactos supramencionados.

12. POSICIONAMENTO CONCLUSIVO SOBRE A ADEQUAÇÃO DA CONTRATAÇÃO

12.1. O Estudo Técnico Preliminar (ETP) ratifica que a locação de veículos automotores configura-se como a estratégia mais adequada para suprir as demandas de mobilidade logística e institucional deste consórcio.

12.2. Ao atestar a viabilidade técnica e a vantajosidade econômica do objeto, a equipe de planejamento fundamentou sua decisão em critérios objetivos de mercado, garantindo o uso racional do erário e justificando o prosseguimento do certame, de modo a evitar o dispêndio de recursos em modelos de gestão de frota ineficientes ou onerosos.

12.3. A solução eleita destaca-se por sua capacidade intrínseca de agregar valor às atividades da Administração. Após análise comparativa minuciosa entre a aquisição de ativos e o modelo de locação, restou demonstrado que a manutenção de frota própria não atende às especificidades desta estrutura, dado o elevado custo de manutenção e a depreciação acelerada.

12.4. Ademais, os benefícios potenciais da proposta sobejam os custos estimados, com a expectativa de otimização operacional imediata. A estratégia de contratação centralizada favorece diretamente os municípios consorciados da Região Metropolitana de Campinas – Norte, visto que potencializa a economia de escala na gestão da mobilidade de todos os entes envolvidos. Na prática, a matriz de custos reflete um equilíbrio favorável entre o investimento financeiro realizado pelo Cismetro – Holambra e o retorno institucional colhido na prestação dos serviços públicos.

12.5. *Ex positis*, conclui-se pela plena viabilidade técnica e jurídica da contratação. Recomenda-se, portanto, o imediato prosseguimento das etapas subsequentes do processo licitatório, assegurando a continuidade das atividades administrativas e operacionais. A adoção desta medida guarda estrita consonância com o princípio da eficiência administrativa, buscando, em última análise, a obtenção do resultado mais vantajoso e eficaz para o interesse da coletividade.

Holambra/SP, na data da assinatura digital

Janeclei Bertolazo da Silva
Coord. Departamento Contratos/Licitações

Anexos	ENCARTE	Descrição	Folha
	A	Locadoras Varejistas	50 - 51
I		Relatório Analítico - Sedan Simples	52 - 211
II		Relatório Analítico - Sedan Executivo	212 - 371
III		Relatório Analítico - Veículo Hatch	372 - 517
IV		Relatório Analítico - Pick-Up Leve	518 - 634
V		Relatório Analítico - Pick-Up média	635 - 751
VI		Relatório Analítico - Pick-Up Padrão	752 - 859
VII		Relatório Analítico - Pick-Up Padrão Ambulância	860 - 971
VIII		Relatório Analítico - Ambulância D	972 - 1018
IX		Relatório Analítico - Van - Fechada (Carga)	1019 - 1139
X		Relatório Analítico - Van - Fechada (Pessoa)	1140 - 1244
XI		Relatório Analítico - Van - Adaptada	1140 - 1244
XII		Relatório Analítico - Micro-Ônibus	1244 - 1283

CISMETRO

ENCARTE A.1
Locadoras varejistas

Item	Descrição Sintética	Ref. Localiza		Ref. Movida		Ref. Unidas		Média locadoras	Valor Processo	
		Grupo	Diária	Grupo	Diária	Grupo	Diária	Diária	Diária	Mensal
1	Veículo leve tipo Sedã 1.0	Grupo CS	119,95	Grupo BS	182,19	Grupo BS	224,79	175,64	129,83	3.895,00
3	Veículo leve tipo Sedã executivo	Grupo L	204,76	Grupo QX	307,35			256,06	180,00	5.400,00
5	Veículo leve tipo hatch 1.0	Grupo B	109,95	Grupo AX	151,33	Grupo AM	188,15	149,81	111,92	3.357,56
7	Veículo pick-up leve	Grupo V	293,58	Grupo L	171.39	Grupo G1	328,85	311,22	175,67	5.270,05
9	Veículo pick-up média	Grupo NX	554,95	Grupo SS	378,11	Grupo T	477,28	470,11	157,94	4.738,15
11	Veículo pick-up padrão	Grupo P	806,95	Grupo SX	586,78	Grupo J	1.026,67	806,80	233,33	6.999,99

CISMETRO

ENCARTE A.2

Veículos não disponíveis em locadoras convencionais cujo objetivo é suprir o mercado de locação de veículos de passeio e análogos.

Item	Descrição Sintética	Qt. Veículo ao mês	Locação Mensal por veículo	Valor da Diária	Total Mensal	Anual
13	Veículo pick-up padrão adaptada para ambulância tipo B	50	11.890,80	396,36	594.540,00	7.134.480,00
14	Veículo pick-up padrão adaptada para ambulância tipo B, com motorista	3	14.191,15	473,04	42.573,46	510.881,47
15	Veículo van/furgão padrão adaptada para ambulância tipo D	6	10.937,08	364,57	65.622,48	787.469,76
16	Veículo van/furgão padrão adaptada para ambulância tipo D com motorista	1	13.237,43	441,25	13.237,43	158.849,18
17	Veículo van/furgão para transporte de carga	1	7.240,00	241,33	7.240,00	86.880,00
18	Veículo van/furgão para transporte de carga com motoristas	10	9.540,35	318,01	95.403,52	1.144.842,24
19	Veículo van/furgão para transporte de pessoas	20	15.792,31	241,33	315.846,20	3.790.154,40
20	Veículo van/furgão para transporte de pessoas com motorista	10	23.991,18	799,71	239.911,80	2.878.941,60
21	Veículo van/furgão para transporte de pessoas adaptado para passageiros com locomoção reduzida, com motorista.	19	23.991,18	799,71	455.832,42	5.469.989,04
22	Veículo micro-ônibus para transporte de pessoas	6	16.500,00	550,00	99.000,00	1.188.000,00
23	Veículo micro-ônibus para transporte de pessoas, com motorista	6	18.867,21	628,91	113.203,26	1.358.439,12