INSTITUTO DO PATRIMONIO HISTORICO E ARTISTICO

Estudo Técnico Preliminar 19/2026

1. Informações Básicas

Número do processo: 01450.007880/2026-57

2. Descrição da necessidade

2.1 Faz-se necessária a contratação de empresa especializada na prestação de serviços de transporte de cargas para a remoção e o transporte do mobiliário dos servidores do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, abrangendo as demandas de sua Sede e de suas 32 (trinta e duas) unidades descentralizadas, distribuídas em todo o território nacional.

2.2 A demanda decorre da necessidade de movimentação de mobiliário em razão de mudanças de lotação de servidores, realizadas no interesse da Administração. Em razão da capilaridade institucional do IPHAN, os serviços poderão envolver percursos municipais, estaduais e interestaduais.

2.3 A necessidade de atendimento dessas demandas encontra fundamento no Decreto nº 4.004, de 8 de novembro de 2001, que dispõe sobre a concessão de ajuda de custo e de transporte aos servidores públicos civis da União, das autarquias e das fundações públicas federais, contemplando, nas hipóteses previstas no normativo, o transporte do mobiliário, automóveis do servidor quando sua movimentação funcional ocorrer no interesse da Administração.

2.4 Complementarmente, a Orientação Normativa nº 3, de 15 de fevereiro de 2013, da Secretaria de Gestão Pública, estabelece, em seu art. 6º, § 4º, que é vedado ao servidor custear e ser ressarcido das despesas previstas no caput do referido artigo. Dessa forma, a Administração deve dispor dos meios necessários à execução do transporte, não sendo cabível a transferência do respectivo custeio ao servidor para posterior ressarcimento.

2.5 Nesse contexto, a contratação de empresa especializada mostra-se necessária para viabilizar a execução dos serviços de transporte de mobiliário, automóveis, de forma planejada e segura, contemplando, conforme a necessidade de cada demanda, as etapas de desmontagem, acondicionamento, guarda, carregamento, transporte, descarregamento e reinstalação dos bens, com o objetivo de preservar sua integridade e reduzir os riscos de avarias, extravios ou perdas.

2.6 Soma-se a essa necessidade a descontinuidade do atual Contrato nº 14/2025, decorrente da manifestação formal da empresa SPARTA TRANSPORTES LTDA., constante nos documentos nº 7465882 e 7465889, informando não possuir interesse na prorrogação da vigência contratual por mais 12 (doze) meses. A ausência de nova contratação poderá comprometer a continuidade dos serviços e o atendimento das demandas de transporte decorrentes da movimentação dos servidores do IPHAN.

2.7 Assim, a contratação pretendida visa assegurar a continuidade dos serviços de transporte de mobiliário, o atendimento às disposições do Decreto nº 4.004/2001 e da Orientação Normativa nº 3/2013, bem como a disponibilização de solução logística adequada às necessidades do IPHAN, em âmbito nacional.

3. Área requisitante

Área Requisitante	Responsável
COREL	Fabiane Ferreira Caldeira

4. Descrição dos Requisitos da Contratação

REQUISITOS TÉCNICOS

4.1 Trata-se de serviço comum de caráter continuado, sem fornecimento de mão de obra em regime de dedicação exclusiva, a ser contratado mediante Pregão Eletrônico, adotando-se como regime de execução a empreitada por **preço unitário**.

4.2 Os serviços a serem contratados enquadram-se nos pressupostos do Decreto nº 9.507, de 21 de setembro de 2018, não se constituindo em quaisquer das atividades previstas no art. 3º do referido Decreto, cuja execução indireta é vedada.

4.3 A prestação dos serviços não gera vínculo empregatício entre os empregados da CONTRATADA e a Administração CONTRATANTE, vedando-se qualquer relação entre estes que caracterize pessoalidade e subordinação direta.

4.4 A empresa contratada deverá comprovar aptidão para desempenho de atividade pertinente e compatível com o objeto, em quantidades, características e prazos, mediante apresentação de atestado(s) de capacidade técnica expedido(s) por pessoa(s) jurídica(s) de direito público ou privado no prazo de **01 (um) ano**.

4.5. A exigência de comprovação de experiência anterior justifica-se pelas características e pela complexidade operacional do objeto, que envolve a execução de serviços de transporte de cargas em âmbito nacional, com variação significativa de distâncias, volumes e condições logísticas, além da realização, conforme cada demanda, de atividades de desmontagem, embalagem, acondicionamento, carregamento, transporte, descarregamento e montagem ou reinstalação dos bens.

> 4.5.1 A adequada execução desses serviços exige capacidade operacional e experiência compatíveis com a movimentação e o transporte de bens em diferentes localidades do País, inclusive em percursos interestaduais e de longa distância. A exigência busca, portanto, assegurar que a futura contratada tenha experiência prévia compatível com as parcelas relevantes do objeto e condições de executar os serviços de forma adequada, reduzindo os riscos de atrasos, avarias, extravios, perdas e demais ocorrências capazes de comprometer a execução contratual e a integridade dos bens transportados.

4.6 Para fins de qualificação técnica, a licitante deverá comprovar a execução anterior de volume mínimo correspondente a 50% (cinquenta por cento) do quantitativo estimado para a contratação, pelo prazo mínimo de 01 (um) ano, observadas as disposições da legislação aplicável e a justificativa técnica constante dos autos.

4.7 A exigência de quantitativo mínimo e de experiência anterior por período compatível com a natureza continuada do objeto tem por finalidade assegurar que a futura contratada disponha de experiência suficiente para executar os serviços de forma contínua e adequada, especialmente diante da abrangência territorial da contratação e da necessidade de atendimento das demandas do IPHAN em diferentes localidades do País.

4.8 A empresa deverá comprovar inscrição no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas – RNTRC, emitido pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, nos termos da legislação aplicável ao transporte rodoviário de cargas.

4.9 A empresa deverá comprovar, ainda, a existência de apólice de seguro que contemple as coberturas legalmente exigíveis para a atividade, incluindo, quando aplicável, a Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Cargas – RCTR-C e a Responsabilidade Civil Facultativa por Desaparecimento de Carga – RCF-DC, observados os requisitos e limites estabelecidos na legislação vigente.

4.10 As exigências relativas ao Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas – RNTRC e à contratação das coberturas securitárias aplicáveis justificam-se em razão da natureza do objeto, que envolve o transporte rodoviário de bens pertencentes aos servidores. Tais requisitos visam assegurar que a execução dos serviços ocorra em conformidade com a legislação específica aplicável à atividade de transporte de cargas, bem como garantir a adequada proteção dos bens transportados e a correspondente cobertura de eventuais danos, perdas ou desaparecimentos que possam ocorrer durante a execução dos serviços.

4.11 A execução dos serviços de transporte rodoviário de cargas deverá observar a legislação específica aplicável à atividade, incluindo a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, que institui a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, e suas alterações posteriores, bem como a regulamentação vigente da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT.

VALE PEDÁGIO OBRIGATÓRIO - VPO

4.12 Nas operações sujeitas ao Vale-Pedágio Obrigatório – VPO, deverão ser observadas as disposições da Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e da regulamentação vigente da ANTT.

4.13 Quando aplicável, o Vale-Pedágio Obrigatório será disponibilizado pela CONTRATANTE à CONTRATADA, observadas as condições, procedimentos e valores estabelecidos na legislação e na regulamentação vigentes, considerando a rota previamente autorizada para a execução do serviço.

4.14 O valor correspondente ao Vale-Pedágio Obrigatório deverá ser tratado de forma apartada da remuneração pela prestação dos serviços de transporte, não integrando o valor do frete, nos termos da legislação aplicável.

4.15 Para fins de operacionalização do Vale-Pedágio Obrigatório, a CONTRATADA deverá fornecer previamente à CONTRATANTE as informações necessárias à identificação da operação e da rota a ser realizada, incluindo, quando aplicável, origem, destino, veículo, data prevista para execução e demais informações necessárias ao cumprimento da legislação e da regulamentação vigentes.

4.16 A CONTRATADA deverá utilizar o Vale-Pedágio Obrigatório exclusivamente para a finalidade a que se destina, observando a rota autorizada e as demais disposições legais e regulamentares aplicáveis.

4.17 A CONTRATADA deverá manter os registros e documentos necessários à comprovação da regularidade da utilização do Vale-Pedágio Obrigatório e apresentá-los à CONTRATANTE sempre que solicitado.

REQUISITOS QUANTO À EXECUÇÃO

4.18 A solução consiste na contratação de empresa especializada para a prestação de serviços de transporte rodoviário de mudanças, bens e cargas, abrangendo todas as atividades necessárias à transferência dos bens dos servidores entre o local de origem e o local de destino indicado pela CONTRATANTE, incluindo desmontagem, embalagem, acondicionamento, carregamento, transporte, descarregamento, entrega, desembalagem e, quando aplicável, montagem ou reinstalação dos bens e guarda temporária da carga.

4.19 Os serviços deverão ser executados com base nos seguintes parâmetros mínimos:

I – desmontagem e embalagem dos bens do servidor, quando necessária;

II – carregamento dos bens no local de origem e sua acomodação no equipamento de transporte;

III – acondicionamento da carga em caminhão-baú, contêiner ou outro meio de transporte compatível com as características dos bens;

IV – manuseio e movimentação da carga no local de origem;

V – transporte da carga desde a origem até o destino final, incluindo, quando aplicável, taxas e despesas relacionadas à operação de transporte;

VI – descarregamento e manuseio da carga no local de destino;

VII – retirada dos bens do veículo ou depósito e sua colocação no local indicado pelo servidor ou pela CONTRATANTE;

VIII – desembalagem e montagem ou reinstalação dos móveis e demais bens, quando aplicável; e

IX – retirada dos materiais utilizados na embalagem e acondicionamento, deixando o local de destino organizado.

4.20 Os serviços serão executados sob demanda, mediante emissão de Ordem de Serviço pela CONTRATANTE, de acordo com as necessidades de movimentação de mobiliário, bens e demais volumes dos servidores do IPHAN, observadas as condições, os quantitativos e os parâmetros estabelecidos no Termo de Referência.

4.21 Durante a execução contratual, a CONTRATADA poderá ser acionada para atendimento das demandas de transporte por meio de 3 (três) formas a serem avaliadas e precificadas no caso concreto, conforme as características, o volume, o peso, a distância e as condições específicas de cada operação, de forma a identificar a opção mais vantajosa para a Administração, a saber:

I – frete fracionado, quando a carga puder ser transportada conjuntamente com cargas de outros clientes;

II – frete mínimo, quando a operação estiver sujeita ao quantitativo ou valor mínimo estabelecido para a respectiva faixa de serviço; ou

III – encaminhamento da carga para que o transporte seja realizado por meio dos Correios, quando essa alternativa for definida pela CONTRATANTE como a forma adequada de atendimento da demanda.

4.22. A definição da modalidade de atendimento caberá à CONTRATANTE e será realizada para cada demanda, de acordo com as suas características e com os parâmetros estabelecidos na contratação, buscando-se a solução tecnicamente adequada e economicamente mais vantajosa para a Administração.

4.23. Na modalidade de frete fracionado, a carga poderá ser transportada conjuntamente com cargas de outros clientes, desde que sejam asseguradas sua adequada identificação, segregação, integridade e rastreabilidade, bem como o cumprimento dos prazos e das demais condições estabelecidas no Termo de Referência.

4.24. Na modalidade de frete mínimo, a CONTRATADA deverá executar integralmente os serviços previstos na respectiva Ordem de Serviço, compreendendo, conforme a necessidade da operação, a desmontagem, embalagem, acondicionamento, coleta, carregamento, transporte, descarregamento, desembalagem e montagem ou reinstalação dos bens, observadas as condições de execução e os preços estabelecidos na contratação.

4.25. Sem prejuízo das modalidades previstas no item 4.21, o IPHAN poderá utilizar, como solução complementar, os serviços disponibilizados pela Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos – Correios, no âmbito do Contrato nº 08/2026, que contempla serviços de transporte de cargas, quando essa alternativa for compatível com as características da demanda e se mostrar adequada e economicamente vantajosa para a Administração.

4.26. A utilização do Contrato nº 08/2026 será avaliada pela CONTRATANTE para cada demanda, considerando a natureza e as características dos bens, o volume e o peso da carga, a origem e o destino, a distância, os prazos, as condições de atendimento previstas no referido contrato, os custos envolvidos e a eventual necessidade de serviços acessórios não contemplados na contratação dos Correios.

4.27. Quando a CONTRATANTE optar pela realização do transporte por meio dos Correios e forem necessários serviços acessórios não abrangidos pelo Contrato nº 08/2026, a CONTRATADA poderá ser acionada, mediante Ordem de Serviço, para realizar as atividades necessárias à preparação e ao encaminhamento da carga, compreendendo, conforme o caso, desmontagem, embalagem, acondicionamento, identificação, carregamento, transporte e entrega dos volumes na unidade ou Centro de Distribuição dos Correios indicado pela CONTRATANTE.

4.28. Na hipótese prevista no item anterior, a CONTRATADA deverá observar as exigências de embalagem, acondicionamento, identificação, dimensões, peso e documentação aplicáveis ao serviço dos Correios utilizado, adotando as providências necessárias para que os volumes sejam regularmente recebidos pela unidade indicada na Ordem de Serviço.

4.29. A responsabilidade da CONTRATADA, quando acionada para os serviços acessórios relacionados ao encaminhamento da carga aos Correios, compreenderá todas as atividades que lhe forem atribuídas na Ordem de Serviço até a efetiva entrega e aceitação dos volumes pela unidade ou Centro de Distribuição indicado, inclusive quanto à adequada embalagem, acondicionamento, identificação, integridade e conferência dos bens sob sua responsabilidade.

4.30. A utilização dos Correios para a realização do transporte não transfere ao servidor as atividades atribuídas à Administração ou à CONTRATADA, conforme o caso, não cabendo ao servidor realizar, por seus próprios meios, os serviços de desmontagem, embalagem, acondicionamento ou transporte previstos na respectiva Ordem de Serviço.

4.31. Nas operações executadas pela CONTRATADA nas modalidades de frete fracionado ou frete mínimo, a retirada da carga no endereço de origem deverá ocorrer no prazo máximo de 3 (três) dias úteis, contado do recebimento da Ordem de Serviço, ressalvada situação excepcional devidamente justificada e previamente autorizada pela CONTRATANTE.

Tabela 1: Definição de prazos de entrega por faixa de distância entre origem e destino

Item	Faixa de distância entre origem e destino	Prazo máximo de entrega para operações por piso mínimo de frete	Prazo máximo de entrega para operações por carga fracionada
01	1 km a 250 km	3 dias úteis	5 dias úteis
02	251 km a 1.000 km	5 dias úteis	8 dias úteis
03	1.001 km a 2.000 km	10 dias úteis	12 dias úteis
04	2.001 km a 3.000 km	10 dias úteis	18 dias úteis
05	Acima de 3.001 km	10 dias úteis	25 dias úteis

4.32 Para o transporte na modalidade de frete fracionado e frete mínimo, os prazos máximos para entrega da carga no destino foram definidos de acordo com a distância entre a origem e o destino, conforme a Tabela 1 estabelecida neste Estudo Técnico Preliminar e posteriormente reproduzida no Termo de Referência.

4.33 Os prazos máximos previstos contemplam, conforme aplicável à natureza da operação, a disponibilização de máquinas, equipamentos, materiais e demais suprimentos necessários à movimentação da carga, a disponibilização do veículo, a visita e avaliação da carga, o acondicionamento, a embalagem, o carregamento, o transporte, a entrega no destino e a montagem ou reinstalação dos móveis e demais bens.

4.34 Na hipótese de a complexidade da operação ou situação excepcional devidamente justificada exigir prazo superior ao estabelecido, a CONTRATADA deverá comunicar previamente a CONTRATANTE, apresentando as razões que fundamentam a necessidade de extensão do prazo e a nova previsão de conclusão, ficando eventual prorrogação condicionada à autorização prévia da CONTRATANTE.

4.35 As mobílias, bagagens, bens e volumes em geral deverão ser coletados nos endereços e locais indicados na Ordem de Serviço e posteriormente transportados e entregues nos locais designados na Ordem de Serviço emitida pela CONTRATANTE, observados os prazos e demais condições estabelecidos neste Termo de Referência.

5. Levantamento de Mercado

5.1 Inicialmente, com o objetivo de subsidiar a estimativa do valor da futura contratação e obter referências de preços para o atendimento da demanda institucional do IPHAN, foi realizada pesquisa de preços com base em contratações similares por carga fracionada realizadas pela Administração Pública, incluindo dados constantes do Painel de Preços, nos termos do art. 5º, inciso II, da Instrução Normativa SEGES/ME nº 65, de 7 de julho de 2021, bem como contratação similar identificada no Pregão nº 900002/2026, da Justiça Federal do Pará.

5.2 A pesquisa considerou os valores identificados para diferentes faixas de distância e constitui referência para a análise e estimativa dos serviços executados na modalidade de carga fracionada, conforme demonstrado na tabela a seguir.

Tabela 2: Consolidação dos dados da Pesquisa de Preços realizada nos termos do art. 5º, inciso II, da IN SEGES/ME nº 65/2021

UNIDADE DE COTAÇÃO	**FONTES**		**FAIXAS DE DISTÂNCIA (KM)**									
			01 KM a 250 KM	**251 a 300 km**	**301 a 600 km**	**601 a 1000 km**	**1001 a 1500 km**	**1501 a 2000 km**	**2001 a 2500 km**	**2501 a 3000 km**	**3001 a 3500 km**	**Acima de 3500 km**
m³/km	Contratações similares da Adm. Pública (conforme Relatórios do Painel de Preços) (Art. 5°, II, IN n° 65/2021)	SPARTA-CONTRATO Nº 14 /2025	R$ 201,00	R$ 285,00	R$ 300,00	R$ 390,00	R$ 430,00	R$ 500,00	R$ 560,00	R$ 610,00	R$ 640,00	R$ 720,00
m³/km		JUSTIÇA FEDERAL DO PARÁ PREGÃO Nº 900002/2026	R$ 232,00	R$ 286,00	R$ 312,00	R$ 572,00	R$ 668,00	R$ 718,00	R$ 789,00	R$ 827,00	R$ 897,00	R$ 954,00
m³/km		DNIT-DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAEST DE TRANSPORTES PREGÃO Nº 90187-2026-00	R$ 130,64	R$ 228,29	R$ 323,53		R$ 359,50	R$ 371,40	R$ 434,04	R$ 564,64	R$ 642,59	R$ 650,67
m³/km		781- COMANDO DO DISTRITO NAVAL				R$ 227,35	R$ 415,28	R$ 415,28				
DESVIO PADRÃO			R$ 51,94	R$ 33,03	R$ 11,77	R$ 172,42	R$ 136,62	R$ 154,09	R$ 179,96	R$ 140,23	R$ 147,64	R$ 158,94
MÉDIA			R$ 187,88	R$ 266,43	R$ 311,84	R$ 396,45	R$ 468,20	R$ 501,17	R$ 594,35	R$ 667,21	R$ 726,53	R$ 774,89
LIMITE MÍNIMO (M-DP)			R$ 135,94	R$ 233,40	R$ 300,08	R$ 224,03	R$ 331,57	R$ 347,08	R$ 414,39	R$ 526,99	R$ 578,89	R$ 615,95
LIMITE MÁXIMO (M+DP)			R$ 239,82	R$ 299,46	R$ 323,61	R$ 568,87	R$ 604,82	R$ 655,26	R$ 774,30	R$ 807,44	R$ 874,17	R$ 933,83

MEDIANA	R$ 201,00	R$ 285,00	R$ 312,000	R$ 390,00	R$ 422,64	R$ 457,64	R$ 560,00	R$ 610,00	R$ 642,59	R$ 720,00
MÉDIA FINAL	R$ 187,88	R$ 266,43	R$ 311,84	R$ 396,45	R$ 468,20	R$ 501,17	R$ 594,35	R$ 667,21	R$ 726,53	R$ 774,89

5.3 A análise dos dados obtidos na pesquisa de preços para a contratação de transporte de cargas na modalidade de carga fracionada permitiu identificar que os valores praticados nas contratações similares não se apresentam de forma uniforme, havendo variações entre as fontes consultadas e entre as faixas de distância consideradas. Tais diferenças podem estar relacionadas às características específicas de cada contratação, às condições de execução dos serviços e aos custos associados às respectivas operações.

5.4 Paralelamente à análise dos preços obtidos, buscou-se compreender as características, condições de funcionamento e dinâmica do mercado de transporte rodoviário de cargas gerais, considerando a solução pretendida pelo IPHAN, consistente na utilização de veículos de transporte de carga, bem como os fatores que influenciam a formação e a variação dos preços praticados pelo setor.

5.5 No curso da instrução, sobreveio fato relevante para a análise, consistente na publicação da Lei nº 15.485, de 5 de agosto de 2026, que promoveu alterações na legislação relacionada à Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas e estabeleceu medidas administrativas destinadas ao seu cumprimento.

5.6 A alteração normativa mostrou-se relevante para a presente contratação, especialmente diante da existência de mecanismos oficiais destinados à consulta e à simulação dos pisos mínimos de frete, bem como da sistemática de atualização dos parâmetros utilizados na apuração desses valores.

5.7 Diante desse novo cenário normativo, verificou-se a necessidade de complementar a pesquisa de preços anteriormente realizada, a fim de avaliar se as referências obtidas a partir de contratações históricas da Administração Pública permaneciam suficientes para subsidiar, de forma isolada, a definição dos valores das operações pretendidas pelo IPHAN.

5.8 Ressalta-se que a pesquisa de preços anteriormente realizada não perde sua utilidade como elemento de referência e comparação, uma vez que permanece apta a demonstrar valores efetivamente observados em contratações similares considerando o critério de carga fracionada. Contudo, tais referências correspondem a contratações realizadas em momentos e condições específicas, razão pela qual sua utilização exclusiva poderia não refletir integralmente as condições econômicas e os parâmetros regulatórios vigentes no momento da realização de cada nova operação.

5.9 Assim, o levantamento de mercado foi ampliado com o objetivo de identificar não apenas os valores históricos praticados em contratações similares, mas também os fatores que influenciam a formação dos preços do transporte rodoviário de cargas e a existência de parâmetros objetivos e atualizáveis que possam ser utilizados no planejamento e na execução da contratação.

5.10 A análise do mercado demonstra que a formação do preço do transporte rodoviário de cargas não é estática, estando sujeita às condições de oferta e demanda e às características específicas de cada operação, tais como origem e destino, distância percorrida, tipo e volume da carga, configuração e capacidade do veículo, número de eixos, condições de carregamento e descarregamento, disponibilidade de retorno, pedágios, tempo de espera, condições das vias e, especialmente, os custos dos principais insumos utilizados na execução do serviço.

5.11 Entre os componentes da estrutura de custos do transporte rodoviário, destaca-se o óleo diesel, em razão de sua participação relevante nos custos variáveis da atividade e de sua sujeição a oscilações de mercado. Dessa forma, alterações significativas no preço do combustível podem produzir impacto direto sobre o custo de execução das operações de transporte e, consequentemente, sobre as condições econômicas em que os serviços são ofertados pelos prestadores.

5.12 Essa característica do mercado assume especial relevância para contratações públicas cuja execução se prolongue no tempo ou cujas operações sejam realizadas em diferentes períodos, uma vez que os valores observados em contratações anteriores podem não permanecer compatíveis com as condições econômicas vigentes durante a execução de novas operações.

5.13 Nesse cenário, pode ocorrer descompasso entre o preço contratado e as condições econômicas vigentes no mercado, com potencial impacto sobre a vantajosidade da contratação e sobre a própria sustentabilidade econômica da execução contratual.

5.14 Caso os custos de transporte apresentem redução relevante e os preços contratuais permaneçam inalterados, poderá haver perda de economicidade para a Administração. Em sentido contrário, caso ocorra elevação significativa dos custos operacionais, especialmente do combustível, sem mecanismo contratual adequado para tratamento da variação, poderá haver redução da atratividade econômica da contratação para o mercado, comprometendo a competitividade, a manutenção das condições originalmente pactuadas e a adequada execução do objeto.

5.15 A existência desse risco não decorre exclusivamente da variação do diesel, mas da própria natureza dinâmica do mercado de transporte rodoviário de cargas. O combustível, contudo, constitui variável de particular relevância, razão pela qual seu comportamento deve ser considerado no planejamento da contratação.

5.16 Sendo assim, no âmbito regulatório, o transporte rodoviário remunerado de cargas está sujeito, nas hipóteses legalmente previstas, à Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, instituída pela Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, e alterações posteriores.

5.17 A política estabelece parâmetros mínimos para determinadas operações de transporte. Nos termos do art. 4º da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, "o transporte rodoviário de cargas, em âmbito nacional, deverá ter seu frete remunerado em patamar igual ou superior aos pisos mínimos de frete fixados com base nesta Lei". O referido dispositivo prevê, ainda, que os pisos mínimos de frete deverão refletir os custos operacionais totais do transporte, definidos e divulgados nos termos de regulamentação da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT.

5.18 A metodologia utilizada pela ANTT considera os custos operacionais relacionados à atividade de transporte, contemplando, entre outros elementos, os custos de deslocamento e de carga e descarga, conforme as características da operação.

5.19 Nesse contexto, a ANTT disponibiliza a Calculadora de Frete, ferramenta oficial destinada à consulta e simulação do piso mínimo aplicável às operações de transporte rodoviário de cargas.

5.20 Para o presente levantamento, a ferramenta constitui referência regulatória e técnica para análise das operações pretendidas pelo IPHAN, especialmente para verificar os parâmetros aplicáveis às operações de carga geral realizadas com veículos de 4 (quatro) eixos, observadas as características específicas de cada operação.

5.21 A consulta considerou, conforme aplicável, origem, destino, distância, tipo de carga, configuração do veículo, número de eixos, condição de retorno e demais parâmetros previstos na metodologia vigente.

5.22 A utilização da ferramenta permite, portanto, que os parâmetros de referência sejam obtidos considerando as características específicas de cada operação, em vez de depender exclusivamente de valores históricos provenientes de contratações realizadas em períodos anteriores.

5.23 Importante destacar que o piso mínimo estabelecido pela ANTT não corresponde necessariamente ao preço de mercado ou ao preço final de contratação, mas constitui parâmetro regulatório mínimo para as operações abrangidas pela legislação.

5.24 Impende consignar que a análise do mercado permite identificar, portanto, que os preços de transporte rodoviário estão sujeitos a variações ao longo do tempo, especialmente em razão da alteração dos custos operacionais.

5.25 Nesse aspecto, a própria sistemática regulatória da ANTT contempla mecanismos de atualização dos pisos mínimos em função de alterações relevantes nos custos de transporte, inclusive considerando a variação do preço do diesel.

5.26 Tal circunstância constitui evidência de que o setor possui sensibilidade econômica às oscilações do combustível, sendo tecnicamente inadequado presumir que o custo de uma operação de transporte permaneça constante durante todo o período de execução contratual.

5.27 A partir da análise realizada, verifica-se que o mercado de transporte rodoviário de cargas gerais, mediante veículos de 4 (quatro) eixos, apresenta dinâmica de preços diretamente influenciada pelas características de cada operação e pela variação dos custos necessários à execução dos serviços, destacando-se, entre esses fatores, as oscilações no preço do óleo diesel.

5.28 A análise demonstra que a adoção de valores fixos e desvinculados de parâmetros objetivos de atualização pode ocasionar descompasso entre os valores contratados e as condições efetivamente praticadas no mercado, especialmente em períodos de variação significativa dos custos operacionais.

5.29**.** Nesse contexto, a Calculadora de Frete disponibilizada pela ANTT constitui ferramenta oficial para identificação do piso mínimo aplicável às operações de transporte rodoviário de cargas submetidas à Política Nacional de Pisos Mínimos, considerando as características específicas de cada operação, tais como tipo de carga, distância percorrida, configuração do veículo e quantidade de eixos.

5.30 A utilização da ferramenta possibilita, ainda, que os parâmetros sejam aferidos de acordo com a metodologia e os valoresregulatórios vigentes no momento da realização de cada operação, reduzindo o risco de adoção de valores incompatíveis com os limites mínimos estabelecidos pela legislação e também reduzindo o risco de utilização exclusiva de referências históricas depreços que possam não refletir integralmente as condições vigentes no mercado de transporte

5.31 Dessa forma, considerando a natureza dinâmica do setor, a necessidade de realização de operações em diferentes períodos e rotas, os resultados da pesquisa de preços inicialmente realizada e a superveniência do novo cenário regulatório, a Calculadora de Frete da ANTT constitui parâmetro objetivo e complementar para a definição dos valores aplicáveis às operações de transporte e, consequentemente, para a estimativa do valor da presente contratação.

5.32 A adoção desse mecanismo proporciona maior objetividade, transparência e previsibilidade à formação dos valores das operações de transporte, permitindo que os parâmetros utilizados acompanhem a regulamentação vigente e as alterações relevantes verificadas no setor.

5.33 Ressalta-se que a utilização da Calculadora de Frete não significa a adoção automática do piso mínimo como preço de mercado ou como preço final de contratação, mas a utilização de uma ferramenta oficial e objetiva como parâmetro de referência, em conjunto com os demais elementos da pesquisa de preços e observadas as características específicas de cada transporte e as condições estabelecidas para a contratação.

5.34 Assim, diante dos elementos obtidos na pesquisa de preços e no levantamento de mercado, verifica-se que a utilização da Calculadora de Frete da ANTT constitui alternativa passível de utilização pelo IPHAN para conferir maior aderência dos parâmetros de formação dos valores às características das operações e ao cenário regulatório vigente, reduzindo o risco de adoção de valores incompatíveis com os limites mínimos estabelecidos pela legislação e de defasagem decorrente da utilização exclusiva de referências históricas e conferindo maior segurança ao planejamento e à execução da contratação.

5.35 A análise do mercado não se limitou, contudo, à avaliação dos parâmetros de formação dos preços do transporte rodoviário de cargas. Considerando as características da demanda institucional do IPHAN, foram também examinadas alternativas de atendimento que pudessem proporcionar solução proporcional às características e ao volume de cada movimentação, inclusive para situações em que não se mostre necessária a mobilização de toda a estrutura operacional própria de uma mudança domiciliar completa.

5.36 Nesse contexto, foi avaliada a possibilidade de utilização dos serviços disponibilizados pelos Correios como alternativa para o atendimento de demandas de menor cubagem, especialmente nas situações em que a movimentação de bens possa ser realizada sem a necessidade de serviços especializados de montagem, desmontagem, embalagem, acondicionamento e demais atividades acessórias próprias de uma mudança domiciliar completa.

5.37 Para verificar a viabilidade dessa alternativa, foi realizada reunião com representantes dos Correios em 1º de setembro de 2026, ocasião em que foram analisadas as características da demanda institucional do IPHAN, os serviços disponibilizados e as possibilidades de atendimento.

5.38 Na ocasião, verificou-se que os serviços disponibilizados pelos Correios não contemplam todas as etapas inerentes à execução de uma mudança domiciliar, especialmente os serviços de montagem e desmontagem de móveis, embalagem, acondicionamento e demais atividades acessórias próprias desse tipo de operação.

5.39 Conforme esclarecido na reunião, os serviços dos Correios concentram-se essencialmente no recebimento da carga e em seu encaminhamento entre os pontos de origem e destino, não abrangendo, portanto, todas as atividades necessárias à execução integral de uma mudança domiciliar tradicional.

5.40 Embora essa limitação impeça que os serviços dos Correios sejam utilizados, de forma isolada, para o atendimento integral de todas as demandas de mudança domiciliar, verificou-se que sua utilização pode constituir alternativa adequada para determinadas movimentações, especialmente aquelas caracterizadas por menor volume de bens e menor cubagem, desde que compatíveis com as condições de atendimento disponibilizadas.

5.41 A possibilidade de utilização dos Correios para demandas de menor cubagem mostra-se relevante sob a perspectiva da economicidade, uma vez que a contratação de serviço completo de mudança domiciliar, incluindo montagem, desmontagem, embalagem, acondicionamento, carregamento, transporte e descarregamento, para todas as movimentações, poderá resultar em custos superiores em situações nas quais a quantidade de bens transportados seja reduzida e não demande a mobilização de estrutura operacional completa.

5.42 Por outro lado, nas situações que envolvam maior volume de bens, maior complexidade logística ou necessidade de serviços de montagem, desmontagem, embalagem, acondicionamento e demais atividades acessórias, mostra-se necessária a contratação de empresa especializada, dotada de estrutura operacional compatível com a execução integral da mudança domiciliar.

5.43 Dessa forma, a análise dos serviços dos Correios permitiu identificar uma alternativa complementar para situações específicas de menor cubagem, sem afastar a necessidade de contratação de empresa especializada para as operações que demandem a execução integral dos serviços de mudança domiciliar.

5.44. Tais conclusões podem ser confirmadas a partir das simulações realizadas aplicando-se as condições identificadas para cada solução sobre as condições como distância, cubagem e trechos envolvidos em algumas operações constantes do histórico de mudanças, conforme apresentado na próxima seção deste ETP.

5.45. Considerando, portanto, o conjunto de informações obtidas na pesquisa de preços, no levantamento das características do mercado, na análise do novo cenário regulatório e na avaliação das alternativas disponíveis para o atendimento das diferentes características das demandas institucionais, foram identificados parâmetros e soluções distintos, cuja aplicação deverá observar a natureza, o volume, a distância e o grau de complexidade de cada operação.

5.46. Portanto o levantamento de mercado demonstrou que, diante da diversidade de volumes, distâncias e condições logísticas das demandas do IPHAN, mostra-se adequada a adoção de solução flexível, contemplando carga fracionada ou veículo dedicado, conforme as características de cada operação e os parâmetros regulatórios aplicáveis. Para demandas de menor volume e cubagem, poderá ser utilizado, de forma complementar, o Contrato nº 08/2026 dos Correios, cabendo à Administração definir, em cada caso, a alternativa tecnicamente adequada e economicamente mais vantajosa.

6. Descrição da solução como um todo

6.1 O IPHAN possui demanda recorrente pela prestação de serviços de mudança domiciliar de servidores movimentados no interesse da Administração. Nos últimos anos, o Instituto celebrou sucessivos contratos para atendimento dessas demandas, a exemplo dos contratos firmados com as empresas Atlantic, no âmbito do Processo SEI nº 01450.006406/2023-65, BL Nesher, no âmbito do Processo SEI nº 01450.010817/2024-36, e Sparta, no âmbito do Processo SEI nº 01450.006026/2025-92.

6.2 Com o objetivo de caracterizar a demanda e subsidiar a definição da solução a ser adotada, foi realizado levantamento dos registros de movimentações vinculados aos referidos contratos, considerando a quantidade de mudanças realizadas, o volume ocupado pelos bens transportados e as distâncias correspondentes aos respectivos trechos de origem e destino, conforme demonstrado na tabela a seguir.

Tabela 3: Levantamento de operações realizadas pela empresa Atlantic, contratada pelo Iphan de Nov/23 a Nov/24

Atlantic Processo SEI nº 01450.006406/2023-65 (Nov/23 a Nov/24)		
M³	KM	TRECHOS
11,36	2.130	Recife/PE - Brasília/DF
4,16	2.130	Recife/PE - Brasília/DF
12	2.732	Recife/PE - Guarujá
27	2.119	Recife /PE - Brasília/DF
12	2.120,30	Brasília/DF - Recife/PE
12	3.036,60	Rio Branco/AC - Brasília/DF
5,31	3.740,90	Belém/PA - Boa Vista/RR
30	1172	Vitória/ES - Salvador/BA
12	1.167,9	Rio e Janeiro/RJ - Brasília/DF
24	1.633,7	Salvador/BA - Rio de Janeiro/RJ
3,00	1.165,7	Rio de Janeiro/RJ - Brasília/DF
3,73	1.681,4	Brasília/DF - Florianopolis/SC
18,73	1.444,7	Salvador /BA - Brasília/DF
12	1.045,60	Campo Grande/MS - Brasília/DF
18,5	1.273,10	Dourados/MS - Brasília/DF
12	1.995,0	São Luís/MA - Brasília/DF
9,4	1.569,1	Aracaju/SE - Ouro Preto/MG
24	1.135	Brasília/DF - Cuiabá/MT
1,05	1.167,10	Brasília/DF - Rio de Janeiro/RJ
10,59	417,5	Lençóis/BA - Salvador/BA
9,65	358,4	Balneario Rincão/SC - São Francisco do Sul/SC
27	248,5	Rio de Janeiro/RJ - Paraty/RJ

Tabela 4: Levantamento de operações realizadas pela empresa BL Nesher, contratada pelo Iphan de Nov/24 a Nov/25

BL Nesher Processo SEI nº 01450.010817/2024-36 (Nov/24 a Nov/25)		
M³	**KM**	**TRECHOS**
10,98	207,4	Goiânia/GO - Brasília/DF
11	4,2	Rio de Janeiro/RJ - Iphan
4,83	207,8	Brasília/DF - Goiânia/GO
21,66	421,7	Uberlândia /MG - Brasília/DF
9,9	523,3	Uberaba/MG - Brasília/DF
4,71	733,5	Belo Horizonte/MG - Brasília/DF
16,9	842,5	Palmas/TO - Brasília/DF

9,41	915	Santa Cruz de Minas/MG - Brasíla/DF
11,9	842	Palmas/TO - Brasília/DF
22	733,5	Belo Horizonte/MG - Brasília/DF
11,93	842,5	Brasília/DF - Palmas/TO
12	916,1	Brasília/DF - São João Del Rei/MG
1	1.888,3	Belém/PA - Brasíla/DF
4,9	1.678,6	Brasília/DF - Teresina/PI
3,32	1.387,3	Brsaília/DF - Curitiba/SC
29,2	1.855,6	Palmas/TO - Olinda/PE
12	2.299	Rio de Janeiro/RJ - Jabotão dos Guararapes/PE
16	2.517	Porto Velho/RO - Brasíla/DF
4,3	2.115	Brasília/DF - Canoas/RS
16,5	2.845	Curitiba/PR - Maceió/AL
18,7	3.179,90	Cuiabá/MT - Olinda/PE
2,2	4.579,30	Porto Velho/RO - João Pessoa/PB
11,9	4.440,40	Rio Branco/AC - Porto Seguro/BA

Tabela 5: Levantamento de operações realizadas pela empresa Sparta, contratada pelo Iphan de Nov/25 a Set/26

Sparta, Processo SEI nº 01450.006026/2025-92 (Nov/25 a Set/26)		
M³	**KM**	**TRECHOS**
12	729	Belo Horizonte/MG - Brasília/DF
2	1.171	Rio de Janeiro/RJ - Águas Claras/DF
6,8	1.388	Brasília/DF - Curitiba/PR
24,8	1.006	São Paulo/SP - Brasília/DF
10,6	1.082	Santos/SP - Brasília/DF
5	1.828	Ouro Preto/MG - Maceió/AL
19	3.041	Rio Branco/AC – Brasília/DF

Tabela 6: Consolidação das operações realizadas pelas empresas contratadas pelo Iphan de Nov/23 a Set/26

EMPRESA	**PROCESSO ADMINISTRATIVO**	**QUANTIDADE ANUAL DE OPERAÇÕES**
Atlantic	01450.006406/2023-65	22
BL Nesher	01450.010817/2024-36	23
Sparta	01450.006026/2025-92	7
TOTAL		**52**

Fonte: *registros de execução dos contratos relacionados à prestação de serviços de mudança domiciliar de servidores do IPHAN.*

6.3 Os dados levantados demonstram que, no período de Nov/23 a Set/26 analisado, foram registradas 52 (cinquenta e duas) movimentações, realizadas durante a execução dos contratos anteriormente mencionados os quais operaram majoritariamente no formato de carga fracionada. O histórico evidencia a existência de demanda institucional recorrente cujas solicitações ocorrem de forma eventual, de acordo com a necessidade de movimentação de pessoal do Instituto.

6.4 A análise dos registros evidencia significativa variação tanto no volume transportado quanto na extensão dos deslocamentos envolvidos em cada operação. As movimentações abrangem diferentes regiões do País e apresentam características logísticas distintas, com volumes que variam de pequenas cargas, inclusive inferiores a 5m³ em determinados casos, a mudanças com volumes superiores a 20m³, alcançando, em alguns registros, aproximadamente 30m³. Também são observados trajetos de curta, média e longa distância, incluindo deslocamentos interestaduais superiores a 4.000 km.

6.5 Verifica-se, portanto, que as demandas possuem características próprias quanto ao volume de bens, origem, destino, distância e condições de acesso. Os registros analisados contemplam deslocamentos entre capitais e municípios do interior, bem como trajetos de diferentes extensões e complexidades, circunstância que pode demandar soluções logísticas compatíveis com as características específicas de cada movimentação.

6.6 Essa heterogeneidade decorre, em grande medida, da própria estrutura institucional do IPHAN, que possui unidades distribuídas em diferentes regiões do território nacional. As movimentações de servidores podem resultar em deslocamentos entre localidades situadas em diferentes Unidades da Federação, abrangendo capitais, municípios do interior e localidades cuja acessibilidade pode demandar soluções logísticas específicas.

6.7 A diversidade identificada no histórico de execução constitui aspecto relevante para a definição da solução a ser adotada, uma vez que a utilização de uma solução única e integral para todas as movimentações pode não representar, necessariamente, a alternativa mais eficiente e econômica para o atendimento da demanda além de envolver potenciais problemas no momento da execução do serviço como os recorrentes atrasos na entrega pela demora na formação da carga, ou ainda, o extravio, as avarias e danos de parte dos bens do servidor movimentado pela necessidade de múltiplos manuseios e transbordos e a dificuldade de atendimento em localiades de difícil acesso ou em rotas secundárias.

6.8 Por outro lado, a contratação de serviços completos de mudança domiciliar pelo frete mínimo, incluindo montagem, desmontagem, embalagem, acondicionamento, carregamento, transporte e descarregamento, poderá resultar em custos superiores em determinadas situações, inclusive quando a quantidade de bens transportados seja reduzida. A inclusão de serviços acessórios em todas as operações, independentemente do volume e das características da mudança, além da fixação do valor mínimo independente do volume da carga poderá ampliar os custos da contratação sem que tais atividades sejam necessariamente indispensáveis em todas as movimentações.

6.9 A análise do histórico de execução evidenciou, nesse sentido, a ocorrência de demandas de baixa cubagem, inclusive movimentações com volumes inferiores ou próximos a 5 m³. Essa característica motivou o IPHAN a avaliar a possibilidade de utilização de solução de transporte mais simplificada para esse perfil de demanda, sem prejuízo da adoção de estrutura especializada para as situações que efetivamente demandem serviços completos de mudança domiciliar.

6.10 A referência a volumes inferiores ou próximos a 5 m³ decorre exclusivamente da realidade observada nos registros históricos e constitui elemento de análise para identificação de demandas de menor cubagem. Esse parâmetro, contudo, não será utilizado como limite rígido ou critério isolado para definição da modalidade de atendimento, uma vez que a necessidade de serviços de mudança pode variar mesmo entre movimentações de volumes semelhantes.

6.11 A partir dessa constatação, o IPHAN passou a pesquisar e avaliar soluções alternativas ou complementares disponíveis para o transporte dos bens dos servidores, buscando identificar modalidades que pudessem atender, de maneira adequada, às demandas de menor cubagem, sem prejuízo da manutenção de solução especializada para as situações que efetivamente demandem serviços completos de mudança domiciliar.

6.12 Nesse contexto, foi avaliada a possibilidade de utilização dos serviços disponibilizados pelos Correios, inclusive mediante solução customizada de transporte rodoviário e/ou fluvial, na modalidade “porta a porta”, para o atendimento das demandas de transporte de bens decorrentes das movimentações de servidores.

6.13 A análise dessa alternativa considerou a possibilidade de utilização de uma solução de transporte mais simplificada para demandas de menor cubagem nas quais não se mostre necessária a contratação de toda a estrutura operacional própria de uma mudança domiciliar completa. Importa destacar que a alusão a essa alternativa decorre do fato de que os Correios apresentam estrutura e capacidade logística instalada robusta além da elevada capilaridade no atendimento, fator que muitas vezes corresponde à grande deficiência verificada nas pequenas e médias empresas do setor de transporte terrestre de cargas.

6.14 Dessa forma, na ocasião do levantamento, foi verificada, junto aos Correios, a viabilidade de utilização do contrato vigente para o atendimento das demandas do IPHAN. Constatou-se, contudo, que os serviços contemplados no referido contrato não abrangem todas as etapas inerentes à execução de uma mudança domiciliar, especialmente os serviços de montagem e desmontagem de móveis, embalagem, acondicionamento e demais atividades acessórias próprias desse tipo de operação.

6.15 Conforme esclarecido em reunião, os serviços dos Correios concentram-se essencialmente na coleta da carga e em seu encaminhamento entre os pontos de origem e destino, não abrangendo, portanto, todas as atividades necessárias à execução integral de uma mudança domiciliar tradicional.

6.16 Embora essa limitação impeça que os serviços dos Correios sejam utilizados, de forma isolada, para o atendimento integral de todas as demandas de mudança domiciliar, verificou-se nas simulações apresentadas na Tabela 7 a seguir que há solução logística passível de ativação e utilização no contrato vigente entre o Iphan e os Correios e que sua utilização pode constituir alternativa adequada para determinadas movimentações, especialmente aquelas caracterizadas por menor volume de bens e menor complexidade operacional, desde que compatíveis com as condições de atendimento disponibilizadas.

Tabela 7: Simulação de valores das operações considerando as variáveis envolvidas nas modalidades de transporte por Frete Mínimo x Carga Fracionada x Correios

Trecho (Origem - Destino)	Distância (km)	Cubagem	Frete Mínimo (ANTT - Lotação)	Carga Fracionada	Correios (Encomendas/Empresarial)
1. Brasília/DF - Recife/PE	2.120,3	$12\ m^3$	**R$ 14.936,24**	**R$ 7.136,16**	R$ 12.106,17
2. Brasília/DF - Rio de Janeiro/RJ	1.167,1	$1,05\ m^3$	**R$ 9.196,44**	**R$ 510,83**	R$ 1.151,88
3. Brasília/DF - Goiânia/GO	207,8	$4,83\ m^3$	**R$ 3.456,64**	**R$ 1.258,44**	R$ 1.791,80
4. Rio de Janeiro/RJ - Rio de Janeiro/RJ	4,2	$11\ m^3$	**R$ 3.456,64**	**R$ 2.866,01**	R$ 2.402,82

6.17. Importa ressaltar que tais simulações consideraram as tabelas de preço utilizadas pelos Correios para precificação do serviço Transfer Log, as quais foram disponibilizadas para essa equipe de planejamento por e-mail e compõem os autos dessa contratação. No que diz respeito a simulação para carga fracionada, foi utilizada a média final do preço por faixa de distância obtida na pesquisa de preços e inserida no início dessa seção. Por fim, quanto a simulação envolvendo o frete mínimo, o valor utilizado como referência foi obitdo a partir da pesquisa realizada na calculadora da ANTT, cujos comprovantes compõem os autos dessa contratação.

6.18. A simulação prova que o Frete Mínimo penaliza severamente a Administração em volumes pequenos como retratado pela simulação no segundo trecho de Brasília/DF - Rio de Janeiro/RJ. Diante disso, entende-se que a inclusão da modalidade fracionada no contrato corresponde a uma ferramenta obrigatória de gestão orçamentária por reduzir os custos logísticos em até 90% em casos de transporte de volumes reduzidos, ainda que seja a solução que gere atualmente problemas durante a execução do serviço e quanto a prorrogação do contrato por falta de interesse das empresas contratadas.

6.19. Com base nessa simulação, entende-se que seja adequado para mudanças com volume inferior a um determinado limite o despacho preferencialmente pela modalidade de Carga Fracionada ou pelos Correios, a depender da dinâmica necessária na operação do caso concreto a ser considerada, especialmente quanto aos prazos demandados.

6.20. Por outro lado, mudanças que ultrapassem esse patamar de volume, ou cujos itens exijam exclusividade por fragilidade/sigilo, poderiam acionar a modalidade de carga lotação pelo Frete Mínimo, aplicando-se então a calculadora da ANTT sem risco de ilegalidade.

6.21. Dessa forma, a possibilidade de utilização dos Correios para determinadas demandas mostra-se relevante sob a perspectiva da racionalização dos recursos, uma vez que a contratação de serviço completo de mudança domiciliar, incluindo montagem, desmontagem, embalagem, acondicionamento, carregamento, transporte e descarregamento, para todas as movimentações, poderá resultar em custos superiores em situações nas quais a quantidade de bens transportados seja reduzida e não demande a mobilização de estrutura operacional completa.

6.22. Por outro lado, nas situações que envolvam maior volume de bens, maior complexidade logística ou necessidade de serviços de montagem, desmontagem, embalagem, acondicionamento e demais atividades acessórias, mostra-se necessária a atuação de empresa especializada, dotada de estrutura operacional compatível com a execução integral da mudança domiciliar.

6.23. Ademais, a empresa especializada poderá ser necessária em situações nas quais as condições de acesso, as características dos imóveis, a quantidade ou natureza dos bens, a necessidade de acondicionamento específico ou outras circunstâncias da operação exijam atuação que ultrapasse o simples transporte da carga entre os pontos de origem e destino.

6.24. Além das características próprias da demanda, a definição da solução considerou as dificuldades verificadas pelo IPHAN para assegurar a continuidade da prestação dos serviços nos moldes anteriormente contratados, inclusive diante das dificuldades de continuidade das relações contratuais anteriormente estabelecidas. Tal circunstância reforça a necessidade de adoção de solução que proporcione maior flexibilidade e segurança para o atendimento das futuras demandas de movimentação de servidores.

6.25. Nesse cenário, a adoção de uma solução única, baseada exclusivamente na contratação de empresa especializada para a execução integral de todas as mudanças, poderia manter a Administração sujeita às dificuldades atualmente verificadas para a continuidade da prestação dos serviços. A utilização complementar de diferentes modalidades de atendimento permite, por outro lado, ampliar as alternativas disponíveis e reduzir a dependência de uma única forma de execução.

6.26. Diante dessas características, o IPHAN definiu ~~como~~ contratar solução híbrida que contempla a adoção complementar de duas formas de atendimento: utilização ~~dos serviços~~ de solução logística dos Correios pela ativação do serviço no contrato atualmente vigente para as demandas que sejam compatíveis com sua estrutura e condições de atendimento; e contratação de empresa especializada para as demandas que exijam estrutura operacional ou serviços não contemplados pelos Correios, tanto na modalidade de carga fracionada como pelo frete mínimo, a depender da vantajosidade a ser avaliada no caso concreto.

6.27. Portanto, para as demandas que sejam compatíveis com as condições operacionais, comerciais e contratuais dos Correios, poderá ser utilizado o serviço de transporte oferecido pela empresa pública, especialmente para a coleta, quando houver essa possibilidade e disponibilidade, e o encaminhamento dos bens entre os pontos de origem e destino definidos na Ordem de Serviço da operação.

6.28. Para as demandas de maior complexidade operacional, bem como para aquelas que exijam serviços de embalagem, acondicionamento, montagem, desmontagem, carregamento, descarregamento e demais atividades próprias de mudança domiciliar, ou ainda para demandas de menor complexidade operacionalizadas pelos Correios que necessitem de serviços de montagem, desmontagem, carregamento e descarregamento da carga nos Centros de Distribuição dos Correios, será ~~realizada~~ utilizada a contratação de empresa especializada em transporte terrestre de cargas e mudança domiciliar.

6.29. A definição da modalidade de atendimento será realizada mediante avaliação individualizada de cada demanda, não sendo estabelecido limite rígido de cubagem para determinar, de forma automática, a utilização dos Correios ou da empresa especializada para a execução do serviço.

6.30. A avaliação individualizada deverá considerar, de forma conjunta, as características concretas de cada movimentação, especialmente o volume e a cubagem dos bens, a natureza dos objetos a serem transportados, a distância entre origem e destino, as condições de acesso, as características dos imóveis, a necessidade de embalagem e acondicionamento, montagem e desmontagem de móveis, carregamento e descarregamento, bem como as demais condições operacionais aplicáveis.

6.31. Pelo exposto, conclui-se que a utilização do Contrato nº 08/2026 (6593457), processo administrativo nº 01450.003572/2025-71, celebrado com os Correios, poderá contribuir para o atendimento das demandas compatíveis com seu objeto, especialmente aquelas de menor volume, nas quais poderão ocorrer atrasos significativos em função do tempo necessário para a formação da carga, ou ainda, a contratação de serviços adicionais de embalagem, acondicionamento, montagem e desmontagem, entre outros, poderá elevar o custo da operação sem que tais atividades sejam necessariamente indispensáveis à movimentação dos bens.

6.32. A utilização dos Correios para as demandas compatíveis com sua estrutura poderá contribuir para a racionalização dos custos, na medida em que evita a mobilização, para operações de menor porte, de toda a estrutura necessária à execução de uma mudança domiciliar completa ao mesmo tempo em que evita longos prazos para a execução do serviço. Por sua vez, a contratação de empresa especializada permitirá atender às situações em que sejam indispensáveis serviços e recursos operacionais que não são contemplados pela solução disponibilizada pelos Correios.

6.33. Ressalta-se que a utilização dos serviços disponibilizados pelos Correios não substitui a contratação de empresa especializada para as situações em que a natureza da movimentação exija serviços e estrutura que não sejam contemplados pela empresa pública. As duas soluções possuem caráter complementar e serão utilizadas de acordo com as características e necessidades de cada demanda.

6.34. A solução híbrida proposta também proporciona maior flexibilidade ao planejamento do atendimento, considerando que as demandas de mudança não apresentam padrão uniforme quanto à cubagem, distância, origem, destino e condições de acesso. Em vez de submeter todas as movimentações ao mesmo conjunto de serviços, o IPHAN poderá utilizar a alternativa compatível com as características de cada operação.

6.35. No que se refere à estimativa dos valores das operações de transporte, deverão ser considerados, conforme a modalidade de atendimento, os parâmetros e condições aplicáveis a cada solução. Nas operações realizadas mediante contratação de empresa especializada, a Administração deverá observar, além das referências de mercado obtidas na pesquisa de preços, os parâmetros regulatórios aplicáveis ao transporte rodoviário remunerado de cargas, inclusive aqueles disponibilizados pela ANTT por meio da Calculadora de Frete, quando pertinentes à operação.

6.36. A utilização da Calculadora de Frete da ANTT, aplicável nos casos em que se empregue o transporte da carga pelo frete mínimo, deverá considerar as características efetivas de cada operação, incluindo, conforme aplicável, distância, tipo de carga, configuração do veículo, número de eixos, condição de retorno e demais parâmetros previstos na metodologia vigente, não se confundindo o piso mínimo regulatório com o preço final da contratação.

6.37. Dessa forma, os valores utilizados para as operações de transporte deverão ser definidos a partir da conjugação das características concretas de cada demanda, das referências de preços disponíveis e dos parâmetros regulatórios aplicáveis, de modo a assegurar maior aderência entre o valor estimado e as condições efetivas de execução do serviço.

6.38. A solução proposta, portanto, conjuga duas dimensões complementares**:** sob a perspectiva operacional, permite a utilização de diferentes formas de atendimento conforme a complexidade e as características de cada movimentação; sob a perspectiva econômico-regulatória, permite que a formação dos valores das operações observe referências de mercado e, quando aplicável, parâmetros objetivos e atualizados disponibilizados pela ANTT.

6.39. Considerando o histórico de demanda, a diversidade das movimentações, as alternativas avaliadas, a existência de contrato vigente com os Correios e a necessidade de atendimento especializado para determinadas operações, a solução composta por modalidades complementares mostra-se compatível com as diferentes configurações da demanda institucional do IPHAN.

6.40. A solução deverá ser operacionalizada mediante avaliação individualizada de cada solicitação, considerando-se as características da movimentação e a compatibilidade com os serviços disponíveis, de modo a direcionar cada demanda à modalidade de atendimento correspondente às suas necessidades.

7. Estimativa das Quantidades a serem Contratadas

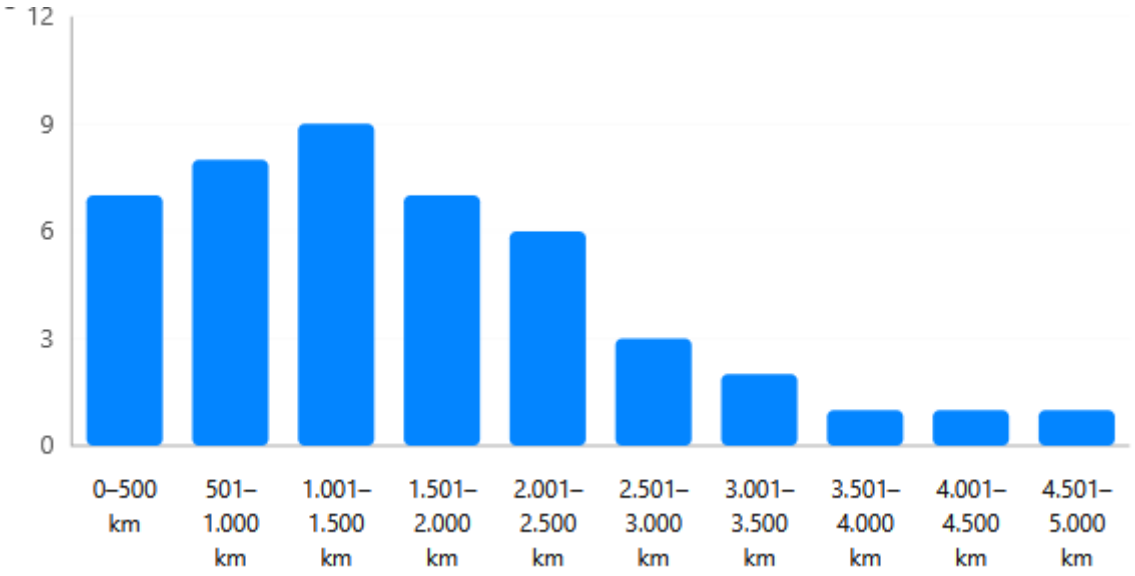
7.1 Para fins de planejamento da contratação e dimensionamento dos serviços de transporte, movimentação e transferência de bens, foi realizado levantamento dos quantitativos executados ~~nos exercícios de 2024 e 2025~~ no período de Nov/23 a Nov/25, tomando-se como referência os dados decorrentes da execução dos contratos celebrados com as empresas Atlantic e BL Nesher, respectivamente vinculados ao Processo SEI nº 01450.006406/2023-65 e ao Processo SEI nº 01450.010817/2024-36.

7.1.1. O levantamento apresentado na Tabela 8 tem por finalidade subsidiar a definição dos quantitativos necessários à eventual contratação dos serviços, mediante utilização de dados históricos efetivamente registrados durante a execução contratual, conferindo maior objetividade, rastreabilidade e aderência à realidade operacional da Administração, vejamos:

Tabela 8: Levantamento das operações realizadas entre Nov/23 e Nov/25 durante a vigência dos contratos firmados com as empresas Atlantic e BL Nesher.

Nº	Cubagem (M³)	Distâncias percorridas (KM)	Trecho
1	11,36	2.130,0	Recife/PE → Brasília/DF
2	4,16	2.130,0	Recife/PE → Brasília/DF
3	12,00	2.732,0	Recife/PE → Guarujá/SP
4	27,00	2.119,0	Recife/PE → Brasília/DF
5	12,00	2.120,30	Brasília/DF → Recife/PE
6	12,00	3.036,60	Rio Branco/AC → Brasília/DF
7	5,31	3.740,90	Belém/PA → Boa Vista/RR
8	30,00	1.172,0	Vitória/ES → Salvador/BA
9	12,00	1.167,90	Rio de Janeiro/RJ → Brasília/DF
10	24,00	1.633,70	Salvador/BA → Rio de Janeiro/RJ
11	3,00	1.165,70	Rio de Janeiro/RJ → Brasília/DF
12	3,73	1.681,40	Brasília/DF → Florianópolis/SC
13	18,73	1.444,70	Salvador/BA → Brasília/DF
14	12,00	1.045,60	Campo Grande/MS → Brasília/DF
15	18,50	1.273,10	Dourados/MS → Brasília/DF
16	12,00	1.995,00	São Luís/MA → Brasília/DF
17	9,40	1.569,10	Aracaju/SE → Ouro Preto/MG
18	24,00	1.135,00	Brasília/DF → Cuiabá/MT
19	1,05	1.167,10	Brasília/DF → Rio de Janeiro/RJ
20	10,59	417,50	Lençóis/BA → Salvador/BA
21	9,65	358,40	Balneário Rincão/SC → São Francisco do Sul/SC
22	27,00	248,50	Rio de Janeiro/RJ → Paraty/RJ
23	10,98	207,40	Goiânia/GO → Brasília/DF
24	11,00	4,20	Rio de Janeiro/RJ → IPHAN
25	4,83	207,80	Brasília/DF → Goiânia/GO
26	21,66	421,70	Uberlândia/MG → Brasília/DF
27	9,90	523,30	Uberaba/MG → Brasília/DF
28	4,71	733,50	Belo Horizonte/MG → Brasília/DF
29	16,90	842,50	Palmas/TO → Brasília/DF
30	9,41	915,00	Santa Cruz de Minas/MG → Brasília/DF
31	11,90	842,00	Palmas/TO → Brasília/DF

32	22,00	733,50	Belo Horizonte/MG → Brasília/DF
33	11,93	842,50	Brasília/DF → Palmas/TO
34	12,00	916,10	Brasília/DF → São João del-Rei/MG
35	1,00	1.888,30	Belém/PA → Brasília/DF
36	4,90	1.678,60	Brasília/DF → Teresina/PI
37	3,32	1.387,30	Brasília/DF → Curitiba/PR
38	29,20	1.855,60	Palmas/TO → Olinda/PE
39	12,00	2.299,00	Rio de Janeiro/RJ → Jaboatão dos Guararapes/PE
40	16,00	2.517,00	Porto Velho/RO → Brasília/DF
41	4,30	2.115,00	Brasília/DF → Canoas/RS
42	16,50	2.845,00	Curitiba/PR → Maceió/AL
43	18,70	3.179,90	Cuiabá/MT → Olinda/PE
44	2,20	4.579,30	Porto Velho/RO → João Pessoa/PB
45	11,90	4.440,40	Rio Branco/AC → Porto Seguro/BA



Fonte: Dados extraídos dos contratos e respectivos registros de execução contratual constantes dos Processos SEI nº 01450.006406/2023-65 (Atlantic) e nº 01450.010817/2024-36 (BL Nesher), referentes aos exercícios de 2024 e 2025, consolidados pela unidade responsável pelo levantamento.

7.1.2 Para fins de dimensionamento da presente contratação, foram analisados os registros históricos de movimentação de mobiliário e bens dos servidores do IPHAN, considerando-se os dados disponíveis no período e os respectivos registros de execução dos serviços os quais foram também apresentados no histograma acima, o qual permite identificar as faixas de km de maior ocorrência de operações de transporte.

7.2 Embora os dados do Contrato nº 14/2025, celebrado com a empresa SPARTA TRANSPORTES LTDA., tenham sido considerados na análise do histórico da demanda, eles não foram utilizados diretamente na projeção dos quantitativos da nova contratação, tendo em vista o menor período de execução contratual e, consequentemente, a impossibilidade de comparação em bases temporais equivalentes com os contratos anteriores.

7.3 Durante sua vigência, o Contrato nº 14/2025 registrou 9 (nove) movimentações. Esses dados foram considerados como informação complementar para conhecimento do comportamento recente da demanda, permanecendo a projeção dos quantitativos fundamentada no período de novembro de 2023 a novembro de 2025, por constituir série histórica mais uniforme para fins de dimensionamento.

7.4 Para a presente contratação, a metodologia de dimensionamento para a estimativa das quantidades a serem contratadas foi adequada à nova estrutura de prestação e medição dos serviços, de modo que os quantitativos não serão estabelecidos com base exclusivamente na cubagem dos bens transportados, mas sim pela quantidade de viagens identificada em cada faixa.

7.5 Dessa forma, os registros históricos de movimentação foram individualizados e analisados quanto aos respectivos locais de origem e destino, permitindo identificar a distância aproximada de cada percurso e seu enquadramento nas faixas de quilometragem estabelecidas para a contratação.

7.6 A partir desse enquadramento, as movimentações foram consolidadas por faixa de distância, possibilitando identificar a frequência histórica das viagens em cada intervalo de quilometragem. Esse procedimento permite que os quantitativos estimados guardem correspondência com a estrutura prevista para a nova contratação, sem prejuízo da utilização da cubagem e dos demais elementos da operação para definição da modalidade de atendimento e da aplicação dos parâmetros regulatórios estabelecidos pela ANTT para a estimativa do valor da contratação a partir da definição dos valores mínimos para a precificação do serviço.

7.7 A cubagem dos bens transportados permanece como informação complementar da análise histórica, servindo para caracterizar o perfil e a dimensão das movimentações realizadas no período considerado. Entretanto, em razão da nova metodologia de contratação, a cubagem não constitui a unidade principal para o dimensionamento dos quantitativos, que serão expressos em número de viagens por faixa de distância.

7.8 A utilização do período de novembro de 2023 a novembro de 2025 como referência decorre da necessidade de fundamentar a estimativa em dados efetivos de execução contratual, evitando projeções dissociadas do comportamento histórico da demanda. Para a nova contratação, contudo, não se adotou a simples reprodução dos quantitativos históricos, considerando-se a natureza variável da demanda e a possibilidade de alterações no quantitativo, nas distâncias e nos locais de origem e destino das movimentações.

7.9 Dessa forma, a estimativa para o novo período contratual foi construída a partir dos dados históricos disponíveis, considerando sua distribuição por faixa de distância e as características próprias de uma demanda que depende da movimentação de servidores entre diferentes localidades e às necessidades previstas para o IPHAN.

7.10 Assim, a memória de cálculo considera, para cada faixa de distância, o número total de movimentações identificadas no período histórico da análise que conta por si só, ao considerar o total de operações realizadas em 2 anos, com uma projeção possivelmente segura de viagens para o novo período contratual, conforme demonstrado na tabela a seguir.

7.11 A estimativa dos quantitativos encontra fundamento no dever de planejamento previsto na Lei nº 14.133/2021, especialmente quanto à necessidade de apresentação das estimativas de quantidades acompanhadas das respectivas memórias de cálculo e dos documentos que lhes dão suporte. Dessa forma, os registros históricos de execução constituem a base documental utilizada para fundamentar a estimativa, enquanto a consolidação por faixa de distância e número de viagens permite adequar a memória de cálculo à unidade de medida adotada na nova contratação.

7.12 Os dados históricos analisados registraram 45 (quarenta e cinco) movimentações, utilizadas como referência para identificação da distribuição da demanda entre as diferentes faixas de distância. A partir desses registros, foram definidos os quantitativos estimados de viagens para cada faixa de quilometragem, conforme tabela abaixo.

Tabela 9: Consolidação do quantitativo de operações e volumes envolvidos por faixa de km.

Faixa de KM	Quantidade de Viagens	Cubagem total (m³)
0 a 500 km	7	95,71 m³
501 a 1.000 km	8	98,75 m³
1.001 a 1.500 km	9	122,60 m³
1.501 a 2.000 km	7	84,23 m³
2.001 a 2.500 km	6	70,82 m³
2.501 a 3.000 km	3	44,50 m³
3.001 a 3.500 km	2	30,70 m³
3.501 a 4.000 km	1	5,31 m³
4.001 a 4.500 km	1	11,90 m³
4.501 a 5.000 km	1	2,20 m³
TOTAL	**45**	**566,72 m³**

8. Estimativa do Valor da Contratação

Valor (R$): 528.661,90

8.1. Para a estimativa do valor da contratação optou-se pela aplicação dos parâmetros de quantidade de viagens e faixas de distância na Calculadora da ANTT, pois essa metodologia consideraria a referência oficial, regulatória e técnica, para a definição dos valores mínimos para a precificação do serviço.

8.2. Nesse sentido, a estimativa do valor global da contratação foi estruturada com base no histórico de movimentações de servidores do órgão, considerando um quantitativo anual de 45 ocorrências de mudanças, juntamente com a aplicação dos parâmetros aplicáveis às operações de carga geral realizadas com veículos de 4 (quatro) eixos, observadas as características específicas de cada operação.

8.3. Além disso, pelo fato dos valores obtidos a título de frete mínimo corresponderem aos valores mínimos aplicáveis na contratação do serviço de transporte rodoviário de cargas abaixo dos quais há sanção e penalização, esses não podem corresponder necessariamente ao preço final de contratação. Contudo, eles constituem parâmetro regulatório mínimo para as operações abrangidas pela legislação.

8.4. Soma-se a isso, as possíveis oscilações imprevistas de rotas específicas, bem como, possíveis atualizações semestrais das tabelas de piso mínimo da ANTT durante a vigência do contrato, bem como variações pontuais no valor do Vale-Pedágio Obrigatório (VPO) e custos de acréscimo de ajudantes locais não previstos nas matrizes básicas de quilometragem. Em virtude disso, aplicou-se uma margem de 15% de aumento do valor por faixa de km de forma a garantir a exequibilidade do valor e possibilitar a disputa entre os licitantes que participarem do certame, conforme apresentado na tabela a seguir:

Tabela 10: Estimativa de valor por faixa de distância considerando os valores obtidos na calculadora da ANTT

Faixa de KM	Quantidade de Ocorrências	Valor Unitário-Piso Mínimo de Frete (R$)	Valor Total Estimado (R$)	Valor Total Estimado para Disputa (Margem de 15%)
0 a 500 km	7	R$ 3.142,40	R$ 21.996,80	R$ 25.296,32
501 a 1.000 km	8	R$ 5.751,40	R$ 46.011,20	R$ 52.912,88
1.001 a 1.500 km	9	R$ 8.360,40	R$ 75.243,60	R$ 86.530,14
1.501 a 2.000 km	7	R$ 10.969,40	R$ 76.785,80	R$ 88.303,67
2.001 a 2.500 km	6	R$ 13.578,40	R$ 81.470,40	R$ 93.690,96
2.501 a 3.000 km	3	R$ 16.187,40	R$ 48.562,20	R$ 55.846,53
3.001 a 3.500 km	2	R$ 18.796,40	R$ 37.592,80	R$ 43.231,72
3.501 a 4.000 km	1	R$ 21.405,40	R$ 21.405,40	R$ 24.616,21
4.001 a 4.500 km	1	R$ 24.014,40	R$ 24.014,40	R$ 27.616,56
4.501 a 5.000 km	1	R$ 26.623,40	R$ 26.623,40	R$ 30.616,91
TOTAL	**45**		**R$ 459.706,00**	**R$ 528.661,90**

8.5. Contudo, depreende-se que tal estimativa seja coerente uma vez que, em atendimento aos princípios da economicidade e da eficiência, a presente contratação está sendo modelada em formato híbrido, segmentando as demandas conforme o volume e a viabilidade logística, conforme a seguir:

8.5.1. Carga Lotação (exclusiva): aplicável preferencialmente, a depender do caso concreto, a mudanças de médio e grande volume, cujo valor unitário do frete é balizado estritamente pelas tabelas oficiais da Calculadora da ANTT (Piso Mínimo de Frete Rodoviário de Cargas - Tipo Carga Geral / Lotação), acrescido do custeio de Vale-Pedágio obrigatório (Lei nº 10.209/2001);

8.5.2. Carga Fracionada: aplicável preferencialmente, a depender do caso concreto, a mudanças de pequeno volume cujos custos refletem os preços médios praticados pelo mercado livre de cargas compartilhadas (IN SEGES/ME nº 65/2021), conforme apresentado na Tabela 2;

8.5.3. Serviços Correlatos para Carga Fracionada a ser transportada pelos Correios: custos referentes à embalagem, fornecimento de caixas /insumos, desmontagem e montagem de mobiliário, calculados mediante pesquisa de preços de mercado , conforme apresentado na Tabela 2, para servidores cujo volume de bens seja extremamente reduzido e cujos itens sejam passíveis de encaixotamento postal.

8.6. Dessa forma, para os trechos atendidos por Carga Fracionada, o valor estimado servirá de teto para subcontratações parciais ou rotas de menor densidade, reduzindo expressamente o impacto financeiro em comparação ao frete exclusivo.

8.7. Portanto, o valor global estimado para a contratação anual do serviço integrado de transporte de mudanças de servidores englobando o teto regulatório da ANTT para lotação, as alternativas de carga fracionada e do transporte realizado pelos Correios é de R$ 459.706,00 (valor base), com teto orçamentário estimado para licitação fixado em R$ 528.661,90.

8.8. Ressalta-se, por fim, que em nenhuma hipótese a proposta comercial vencedora ou os lances formulados na sessão pública para itens de carga lotação poderão resultar em valores inferiores aos pisos mínimos da ANTT consolidados na tabela acima, sob pena de desclassificação sumária por inexequibilidade jurídica.

9. Justificativa para o Parcelamento ou não da Solução

9.1. Considerando as características do objeto e a necessidade de execução integrada dos serviços de transporte terrestre de cargas e mudança domiciliar e veículo dos servidores, conclui-se pelo não parcelamento da solução, por não se mostrar tecnicamente adequado ou economicamente vantajoso à Administração.

9.2. As atividades que compõem o objeto, incluindo, quando necessárias, embalagem, acondicionamento, montagem, desmontagem, carregamento, transporte e descarregamento apresentam estreita interdependência e demandam coordenação única, de modo a assegurar a adequada execução dos serviços, a integridade dos bens e a clara definição de responsabilidades.

9.3. A divisão dessas atividades entre fornecedores distintos poderia ampliar a complexidade da gestão e da fiscalização contratual, dificultar a apuração de responsabilidades e comprometer a eficiência e a continuidade da execução. A contratação de empresa especializada para a execução integrada, por sua vez, permite maior racionalidade operacional e melhor controle dos resultados.

9.4. Ressalta-se que o IPHAN dispõe do Contrato nº 08/2026, celebrado com os Correios, cuja utilização poderá ocorrer nas demandas que sejam compatíveis com seu objeto e respectivas condições de execução. Tal circunstância, contudo, não caracteriza parcelamento da presente contratação, por se tratar de instrumento contratual preexistente e de objeto distinto.

9.5. Nos termos do art. 40, inciso V, alínea “b”, e § 2º, da Lei nº 14.133/2021, o parcelamento deve ser considerado quando tecnicamente viável e economicamente vantajoso. No caso em análise, a avaliação das características do objeto demonstra que sua execução integrada é a alternativa que melhor atende à necessidade administrativa, não se mostrando conveniente a divisão entre diferentes prestadores.

9.6. Diante disso, entende-se que a contratação em solução única constitui a alternativa mais adequada ao atendimento da demanda, promovendo maior eficiência operacional, segurança na execução, clareza de responsabilidades e racionalidade na gestão contratual.

10. Contratações Correlatas e/ou Interdependentes

10.1 Identifica-se como contratação correlata o contrato vigente do IPHAN com os Correios,a saber Contrato nº 08/2026 (6593457), processo administrativo nº 01450.003572/2025-71 cuja utilização poderá ocorrer para o atendimento das demandas de menor cubagem e compatíveis com o objeto e as condições do referido instrumento.

10.2 A contratação pretendida, destinada à prestação de serviços de transporte terrestre e mudança domiciliar, será utilizada para as demandas que exijam maior estrutura operacional e serviços acessórios, tais como embalagem, acondicionamento, montagem e desmontagem, não contemplados pelos serviços dos Correios.

10.3 No que se refere ao transporte rodoviário de cargas, deverão ser observadas as disposições da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, que institui a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, bem como a legislação e a regulamentação aplicáveis ao Vale-Pedágio Obrigatório, quando incidente sobre a operação.

10.4 O Vale-Pedágio Obrigatório constitui obrigação legal relacionada às operações de transporte rodoviário de cargas sujeitas à sua incidência, devendo sua operacionalização observar as disposições legais e regulamentares aplicáveis. No âmbito da presente contratação, o tratamento do Vale-Pedágio Obrigatório deverá ser definido no instrumento convocatório e no contrato, de forma a estabelecer as responsabilidades das partes quanto ao seu fornecimento e pagamento.

10.5 Considerando que o Vale-Pedágio Obrigatório está relacionado à execução de cada operação de transporte e não constitui, por si só, objeto autônomo da presente contratação, não se identifica, neste momento, a necessidade de contratação independente de empresa exclusivamente para essa finalidade.

10.6 Não foram identificadas contratações interdependentes, uma vez que os serviços objeto da contratação poderão ser executados de forma autônoma, conforme as características e necessidades de cada movimentação, sem dependência da celebração ou execução de outro contrato para sua realização.

11. Alinhamento entre a Contratação e o Planejamento

11.1 A contratação está alinhada ao planejamento institucional do IPHAN, tendo em vista a necessidade recorrente de atendimento das movimentações de servidores decorrentes de remoções no interesse da Administração.

11.2 A demanda encontra-se relacionada ao planejamento das contratações do Instituto, considerando o histórico de execução dos serviços de mudança domiciliar e a necessidade de assegurar a continuidade do atendimento das movimentações de pessoal.

11.3 A contratação também considera a utilização do contrato vigente com os Correios para as demandas compatíveis com seu objeto, de forma complementar à contratação de empresa especializada para os serviços de transporte terrestre e mudança domiciliar que demandem maior estrutura operacional.

11.4 Dessa forma, a contratação contribui para o adequado planejamento e atendimento das necessidades institucionais, buscando assegurar continuidade, eficiência e economicidade na prestação dos serviços.

12. Benefícios a serem alcançados com a contratação

12.1 A contratação de empresa especializada em transporte terrestre de cargas e mudança domiciliar tem por finalidade assegurar o atendimento das demandas de movimentação de bens dos servidores removidos no interesse da Administração, garantindo a continuidade e a adequada execução dos serviços.

12.2 Entre os principais benefícios esperados, destacam-se:

- assegurar a disponibilidade de serviço especializado para as demandas de maior volume ou complexidade;
- garantir o transporte adequado e seguro dos bens dos servidores entre as localidades de origem e destino;
- disponibilizar, quando necessário, serviços acessórios de embalagem, acondicionamento, carregamento, descarregamento, montagem e desmontagem;
- proporcionar maior flexibilidade para o atendimento de demandas com diferentes volumes, distâncias, origens, destinos e condições de acesso;
- reduzir os riscos de interrupção do atendimento decorrentes da insuficiência ou indisponibilidade de prestadores;
- possibilitar a adoção da solução mais adequada às características de cada demanda, inclusive mediante utilização complementar do contrato vigente com os Correios, quando aplicável;
- promover maior eficiência e economicidade na aplicação dos recursos públicos, evitando a mobilização de estrutura operacional superior à necessária para cada demanda;
- assegurar condições adequadas para a movimentação dos bens dos servidores, contribuindo para o cumprimento das necessidades institucionais decorrentes das movimentações de pessoal.

13. Providências a serem Adotadas

13.1 Previamente à contratação, deverão ser adotadas as providências administrativas necessárias à formalização do procedimento, incluindo a definição dos critérios de execução, fiscalização e recebimento dos serviços.

13.2 Deverá ser designado servidor ou equipe responsável pela gestão e fiscalização contratual, observadas as atribuições previstas na legislação aplicável.

13.3 Não se identificam, neste momento, outras providências específicas ou medidas preparatórias que dependam de adequações estruturais, capacitação ou alterações na organização administrativa do IPHAN para a execução do objeto.

14. Possíveis Impactos Ambientais

14.1 A execução dos serviços de transporte terrestre poderá ocasionar impactos ambientais relacionados principalmente ao consumo de combustíveis e à emissão de gases e poluentes atmosféricos decorrentes da circulação dos veículos, bem como à geração de resíduos provenientes de materiais utilizados na embalagem e no acondicionamento dos bens.

14.2 Como medidas de mitigação, deverão ser observadas as normas ambientais e de trânsito aplicáveis, bem como adotadas práticas que contribuam para a redução do consumo de combustível e das emissões, mediante a utilização de veículos em adequadas condições de manutenção e funcionamento.

14.3 Quanto aos materiais de embalagem e acondicionamento, deverá ser priorizado, quando tecnicamente possível, o uso racional, a reutilização e a destinação ambientalmente adequada dos resíduos gerados.

14.4 As medidas previstas estão alinhadas às diretrizes de sustentabilidade adotadas pelo IPHAN, especialmente quanto à promoção do uso racional de recursos, à prevenção e redução da geração de resíduos e à adoção de práticas ambientalmente adequadas na execução das contratações.

14.5 Considerando a natureza e as características do objeto, não são previstos impactos ambientais de elevada magnitude, devendo as medidas de prevenção e mitigação ser proporcionais aos serviços contratados.

15. Declaração de Viabilidade

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

15.1. Justificativa da Viabilidade

15.1 Considerando o histórico de execução, a recorrência da demanda e a necessidade de atendimento de movimentações com diferentes volumes, distâncias e níveis de complexidade, conclui-se pela viabilidade técnica e operacional da contratação de empresa especializada em transporte terrestre de cargas e mudança domiciliar.

15.2 A solução mostra-se adequada à necessidade do IPHAN, permitindo o atendimento das demandas conforme suas características e contribuindo para a continuidade, eficiência e economicidade da prestação dos serviços.

16. Responsáveis

Todas as assinaturas eletrônicas seguem o horário oficial de Brasília e fundamentam-se no §3º do Art. 4º do Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020.

JAQUELINE TANAKA DE OLIVEIRA

Equipe de Planejamento

Assinou eletronicamente em 30/09/2026 às 15:45:53.

FABIANE FERREIRA CALDEIRA

Equipe de Planejamento

Assinou eletronicamente em 30/09/2026 às 16:15:04.

MARTINA SANCHES GUENTHER

Equipe de Planejamento

Assinou eletronicamente em 30/09/2026 às 16:04:23.

VINICIUS GOULART FONTES

Equipe de Planejamento

Assinou eletronicamente em 30/09/2026 às 16:08:37.

ILANNA ROCHA BRANDAO

Equipe de Planejamento

Assinou eletronicamente em 30/09/2026 às 15:47:21.

Lista de Anexos

Atenção: Apenas arquivos nos formatos ".pdf", ".txt", ".jpg", ".jpeg", ".gif" e ".png" enumerados abaixo são anexados diretamente a este documento.

- Anexo I - Unidade do IPHAN (1).pdf (247.35 KB)
- Anexo II - 500 km.pdf (388.51 KB)