

UFRS-UNIVERSIDADE FEDERAL DO RS/RS

Estudo Técnico Preliminar 7/2026

1. Informações Básicas

Número do processo: 23078.509070/2026-78

2. Descrição da necessidade

O presente Estudo Técnico Preliminar tem por objetivo identificar e caracterizar os elementos essenciais às necessidades da Universidade Federal do Rio Grande do Sul – UFRGS, os quais subsidiarão a elaboração do Termo de Referência (TR) para a contratação de empresa especializada na prestação de serviços de gestão da manutenção da frota institucional.

A contratação pretendida contempla a implantação e a operação de sistema informatizado e integrado, acessível via internet, baseado em tecnologia da informação, que utilize meios eletrônicos de pagamento, tais como cartão magnético, cartão eletrônico do tipo smart card com chip, solução baseada em tecnologia web ou outra tecnologia equivalente que venha a substituí-las, desde que atenda aos requisitos funcionais, operacionais e de segurança estabelecidos, destinado ao gerenciamento dos serviços de manutenção preventiva e corretiva, bem como ao fornecimento de peças e componentes.

Os serviços deverão ser executados por meio de rede de estabelecimentos credenciados pela CONTRATADA, com abrangência nacional, de modo a atender às demandas de manutenção dos veículos e máquinas leves e pesadas, incluindo motores estacionários, pertencentes à frota da UFRGS, assegurando maior eficiência operacional, controle gerencial, rastreabilidade das informações e racionalização dos recursos públicos.

A Universidade Federal do Rio Grande do Sul – UFRGS possui frota própria composta por aproximadamente 213 veículos, incluindo veículos leves, utilitários, caminhões, implementos agrícolas e máquinas, distribuídos entre diversas unidades administrativas e campi. A adequada manutenção dessa frota é indispensável para assegurar a continuidade das atividades institucionais, a segurança dos usuários, a preservação do patrimônio público e a economicidade na aplicação dos recursos públicos, evitando falhas operacionais, paralisações indevidas e custos adicionais decorrentes de manutenções corretivas emergenciais.

A execução direta dos serviços de manutenção pela Administração revela-se inviável, em razão da complexidade técnica envolvida, da diversidade de tipos de veículos e equipamentos, da dispersão geográfica da frota, bem como da inexistência de estrutura interna, recursos humanos especializados e capacidade operacional suficientes para absorver, de forma eficiente e contínua, a totalidade dessa demanda.

A inexistência de uma contratação estruturada para a gestão da manutenção da frota expõe a Administração a riscos operacionais, financeiros e patrimoniais relevantes, tais como o aumento do tempo de indisponibilidade dos veículos, a elevação dos custos decorrentes de manutenções emergenciais, a dificuldade de controle e rastreabilidade dos serviços executados, além do comprometimento da segurança dos usuários e da continuidade das atividades institucionais.

Adicionalmente, a adoção de modelos tradicionais de contratação, baseados em contratos fragmentados, com múltiplos fornecedores (oficinas) e ausência de integração sistêmica, tende a gerar assimetria de informações, dificuldades de fiscalização, maior carga administrativa para a gestão contratual e menor capacidade de consolidação de dados gerenciais, dificultando a tomada de decisões estratégicas relacionadas à frota.

A ausência de ferramentas informatizadas integradas limita, ainda, a padronização dos procedimentos, o acompanhamento histórico das manutenções, a identificação de padrões de falhas recorrentes e a avaliação da economicidade dos serviços prestados, podendo resultar em ineficiência administrativa e desperdício de recursos públicos. Nesse contexto, torna-se evidente que a manutenção da frota sem um modelo estruturado de gestão não se mostra compatível com a complexidade e a escala da frota da UFRGS, comprometendo a eficiência, a transparência e o controle da execução contratual.

Observa-se, ademais, que, de forma semelhante ao ocorrido no Contrato nº 042/2022, também se verificou, no âmbito do atual Contrato nº 056/2025, a insuficiência de saldo contratual para a execução dos serviços durante a respectiva vigência. Tal insuficiência decorreu, principalmente, da forma como o processo licitatório foi estruturado, ao permitir que o valor principal da contratação — que não corresponde diretamente a preço unitário de bens ou serviços, mas sim ao limite financeiro global — fosse submetido à fase de lances. Essa dinâmica reduziu artificialmente o valor global contratado, comprometendo o saldo disponível para a utilização efetiva dos serviços ao longo da execução contratual e gerando desequilíbrio entre a estimativa orçamentária e a demanda real da frota.

A recorrência desse cenário evidencia a necessidade de revisão dos mecanismos licitatórios adotados em contratações anteriores, de modo a adequá-los às especificidades desse tipo de contratação. Nesse sentido, mostra-se pertinente a adoção de modelos já utilizados por outras instituições públicas e validados em análises do Tribunal de Contas da União - TCU, que contemplam, entre outros aspectos, a limitação de taxas primárias e secundárias, a vedação à submissão do valor orçamentário global a lances e a concentração da disputa nos elementos efetivamente variáveis da contratação, como a taxa administrativa ou também chamada taxa primária. Aliados a mecanismos robustos de controle, fiscalização e acompanhamento da execução contratual, tais arranjos contribuem para evitar a redução artificial do valor global contratado, mitigar riscos de oneração indevida do erário e ampliar a previsibilidade e a sustentabilidade da prestação dos serviços.

Nesse sentido e com o objetivo de mitigar a recorrência de contratações insuficientes e, simultaneamente, assegurar maior previsibilidade e segurança orçamentária, serão incorporados ao presente processo licitatório mecanismos de planejamento, controle e gestão, os quais serão detalhados ao longo deste Estudo Técnico Preliminar. Tais mecanismos visam conferir maior aderência entre a estimativa de custos e a realidade operacional da frota da UFRGS, bem como reduzir riscos de descontinuidade dos serviços e de necessidade de ajustes contratuais extraordinários durante a execução.

Dessa forma, a contratação justifica-se pelos seguintes fatores:

- insuficiência da cobertura contratual vigente para absorver a demanda real de manutenção da frota, evidenciada pelo esgotamento do saldo contratual antes do término da vigência, o que compromete a continuidade dos serviços e impõe a necessidade de reavaliação do modelo adotado;
- elevada heterogeneidade, idade e perfil operacional da frota institucional;
- necessidade de controle centralizado, rastreável e gerencial das informações de manutenção;
- redução de paralisações e aumento da disponibilidade dos veículos para atendimento das atividades institucionais;
- atendimento aos princípios da eficiência, economicidade e planejamento.

3. Área requisitante

Área Requisitante	Responsável
Departamento de Logística, Suprimentos e Protocolo (DAGER)	João Pedro Paim de Almeida

4. Descrição dos Requisitos da Contratação

O objeto da contratação consiste no gerenciamento dos serviços de manutenção preventiva e corretiva da frota de veículos da Universidade Federal do Rio Grande do Sul – UFRGS, por meios eletrônicos de pagamento, tais

como cartão magnético, cartão eletrônico do tipo smart card com chip, solução baseada em tecnologia web ou outra tecnologia equivalente que venha a substituí-las, com uso de identificação individual por veículo e condutor.

A manutenção preventiva refere-se à execução das revisões periódicas previstas no manual do fabricante ou em contrato, observando-se critérios de tempo ou quilometragem, o que ocorrer primeiro, com o objetivo de prevenir falhas, garantir a segurança e manter o veículo em perfeito estado de uso.

A manutenção corretiva destina-se ao restabelecimento das condições normais de funcionamento dos veículos e equipamentos, mediante substituição autorizada de peças danificadas ou defeituosas e realização de ajustes mecânicos, elétricos ou eletrônicos necessários, inclusive fora dos períodos previstos para manutenção preventiva.

Os serviços de assistência técnica e manutenção deverão ser prestados, no mínimo, de forma ininterrupta das 8h às 18h nos dias úteis e das 9h às 12h aos sábados, ressalvados os serviços de guincho e socorro mecânico, que deverão operar em regime contínuo.

A relação de serviços abaixo descrita estabelece o rol mínimo de atividades a serem executadas pela rede credenciada, não sendo exaustiva. Poderão ser incluídos outros serviços, fornecimentos ou atividades correlatas, desde que compatíveis com o objeto da contratação e necessários para assegurar a plena manutenção, conservação, segurança e disponibilidade operacional da frota da UFRGS, observados os limites e as condições estabelecidas no instrumento contratual.

4.1. Dos serviços a serem prestados

4.1.1. Do Fornecimento de peças, materiais e acessórios para execução dos serviços

O fornecimento de peças, materiais e acessórios necessários à execução dos serviços de manutenção será de responsabilidade da contratada, abrangendo a manutenção automotiva, agrícola e implementos.

As peças substituídas deverão ser novas, de primeiro uso, originais, genuínas ou recomendadas pelo fabricante, com garantia, sendo vedada a utilização de peças usadas ou reconcondicionadas, salvo em situações excepcionais, devidamente justificadas e desde que previamente autorizadas pela Contratante. As peças substituídas ficarão à disposição da Contratante no ato da devolução do veículo, cabendo a esta decidir se irá recolhê-las ou autorizar que sejam descartadas pela oficina credenciada da Contratada.

Compete à contratada o fornecimento de todos os componentes, acessórios, insumos e materiais indispensáveis à adequada execução dos serviços de manutenção preventiva e corretiva, incluindo aqueles empregados diretamente nas intervenções técnicas.

No caso de manutenção corretiva, a substituição de peças deverá ser previamente justificada por meio de laudo técnico, emitido pela contratada, contendo a descrição do defeito e a motivação da substituição da peça original. Além disso, deverá ser apresentada a cotação de, no mínimo, três orçamentos obtidos junto a outras empresas do mercado.

Os orçamentos apresentados estarão sujeitos à análise e aprovação do fiscal e/ou gestor do contrato, que, para fins de aferição, análise e comprovação da compatibilidade dos valores, utilizarão como referência os preços coletados no Painel de Preços, em contratações públicas similares, bem como nos demais parâmetros de pesquisa de preços previstos na Instrução Normativa nº 73/2020. Não obstante a utilização dessas referências, os valores apresentados não poderão ultrapassar os limites estabelecidos contratualmente. A CONTRATADA deverá garantir que os preços praticados na rede credenciada tenham como teto máximo aqueles cobrados pelas concessionárias autorizadas dos respectivos veículos e/ou os valores médios praticados no mercado, prevalecendo sempre o parâmetro que se mostrar mais vantajoso para a CONTRATANTE.

As peças fornecidas deverão observar integralmente os padrões de qualidade e compatibilidade com a marca e o modelo dos equipamentos. A contratada deverá assegurar garantia mínima de 90 (noventa) dias para todas as peças fornecidas, contados a partir da data de sua instalação.

4.1.2. Serviços de Mecânica Geral

Compreendem os serviços de manutenção e reparo em motor, retífica, caixa de câmbio, sistema de transmissão, embreagem, sistema de freios, injeção eletrônica, carburação e/ou bomba injetora, refil, velas, bombas e bicos injetores, bem como todos os demais serviços mecânicos correlatos.

Incluem-se ainda os serviços de manutenção em período de garantia, os quais deverão ser realizados exclusivamente em concessionárias autorizadas pelo fabricante do veículo, quando aplicável.

4.1.3. Serviços de Sistemas Específicos

- Sistema elétrico e eletrônico: substituição ou conserto de componentes elétricos e eletrônicos, tais como faróis, lâmpadas, comandos, chicotes, setas, vidros elétricos, limpadores de para-brisa e sistemas correlatos;
- Sistema hidráulico: manutenção e reparo de sistemas hidráulicos de freios, direção e outros, inclusive em máquinas, equipamentos, implementos e muncks;
- Suspensão: substituição e/ou conserto de amortecedores, molas, barras de direção, pivôs, buchas, estabilizadores, calços, balanços e componentes afins;
- Ar-condicionado: serviços de reparo e manutenção do sistema de climatização veicular, incluindo troca de gás refrigerante, filtros, higienização, substituição ou conserto de compressores e componentes eletrônicos;
- Lubrificação, filtros e fluidos: fornecimento e troca de óleo do motor, câmbio, diferencial e direção hidráulica, bem como substituição de filtros e fluidos de freio e arrefecimento.

4.1.4. Serviços de Borracharia e Sistema de Rodagem

Compreendem serviços de borracharia em geral, incluindo aplicação de remendos, vulcanização, troca de pneus e câmaras de ar, colocação de rodas e calotas, bicos, bem como o desempenho e a recuperação de rodas de ferro ou de liga leve, abrangendo ainda os serviços de alinhamento, balanceamento, cambagem e cáster, simples ou computadorizados, bem como o fornecimento dos materiais diretamente relacionados à execução desses serviços, tais como pneus, bicos e câmaras, quando aplicável.

4.1.5. Serviços de Funilaria, Pintura e Acabamento

Serviços de troca e/ou conserto de lataria, para-choques, assoalhos, carrocerias metálicas, em alumínio ou madeira (tipo baú), soldas em geral e demais serviços afins.

Serviços de pintura interna e externa de veículos e equipamentos, com polimento, cristalização, enceramento, aplicação de faixas e identificação visual, com secagem rápida em estufa, incluindo todos os serviços correlatos.

4.1.6. Serviços de Capotaria, Vidraçaria e Acabamentos Internos

- Capotaria: substituição ou conserto de estofamentos e revestimentos internos, incluindo tapeçaria e componentes mecânicos de bancos, portas, cintos de segurança e borrachas;
- Vidraçaria: substituição de vidros frontal, traseiro e laterais, retrovisores, borrachas, polimento de para-brisa, bem como instalação e retirada de películas de controle solar (insulfilm).

4.1.7. Serviços de Limpeza e Conservação

Compreendem lavagem simples, completa ou geral, limpeza interna e externa, higienização, polimento, enceramento, cristalização, lavagem de motor, chassi e carroceria, inclusive lavagem a seco, com aplicação de produtos adequados.

Sempre que o veículo permanecer por período superior a 24 (vinte e quatro) horas no estabelecimento credenciado, deverá ser entregue limpo à Contratante.

4.1.8. Serviços de Apoio Operacional

Socorro mecânico e guincho: serviços de atendimento emergencial e transporte por meio de guincho adequado, disponíveis 24 horas por dia, sete dias por semana, inclusive sábados, domingos e feriados;

Reboque e transporte em suspenso, sempre que o veículo ou equipamento não apresentar condições de trafegar por meios próprios.

4.1.9. Serviços Complementares

- Instalação de acessórios: conserto e instalação de equipamentos e acessórios de som, imagem e similares;
- Chaveiro: abertura de portas, confecção de chaves simples ou codificadas, conserto de fechaduras e ignição;
- Identificação e plotagem: confecção de placas, tarjetas de identificação, retirada e aplicação de plotagem, envelopamento e adesivos, conforme padrões institucionais da UFRGS;
- Laudos técnicos: emissão de laudos de inspeção veicular, laudos para veículos com danos de média ou grande monta e demais laudos exigidos por órgãos de classe ou não, entidades acreditadas, INMETRO ou órgãos de segurança pública;
- Carros elétricos: Atualmente, a frota da UFRGS não possui veículos híbridos ou elétricos, não sendo exigida, neste momento, a execução de serviços de manutenção para esse tipo de veículo. Contudo, considerando a possibilidade de evolução da frota ao longo da vigência ou de eventual prorrogação contratual, a Contratada deverá, quando demandada pela Contratante, comprovar a existência de rede credenciada tecnicamente habilitada para a manutenção de veículos híbridos e/ou elétricos, observadas as exigências dos fabricantes e as normas técnicas aplicáveis, sendo a exigência acionada apenas a partir da efetiva inclusão desses veículos na frota.
- Outros serviços: quaisquer serviços previstos no manual do fabricante dos veículos e equipamentos ou demandados pela Contratante, desde que compatíveis com o objeto da contratação.

4.2. Do prazo da contratação

O prazo inicial de vigência do contrato será de 1 (um) ano, admitida a prorrogação por períodos sucessivos, nos termos e limites estabelecidos na legislação vigente, em razão da natureza contínua do serviço.

4.3. Da qualificação técnica e econômico-financeira da contratada

As exigências de qualificação técnica e econômico-financeira serão aquelas usuais e compatíveis com a execução do objeto, considerando o alto valor estimado da contratação e a essencialidade do serviço para a manutenção da frota em condições adequadas de funcionamento. Os atestados de capacidade técnica deverão comprovar a aptidão técnico-operacional da licitante para execução de serviços de natureza similar, sendo considerada relevante a comprovação de experiência prévia compatível com o porte e a complexidade da frota da UFRGS.

4.4. Da Prova de Conceito (PoC)

Como requisito de habilitação técnico-operacional, poderá ser realizada sessão de Prova de Conceito (PoC) da solução ofertada, com o objetivo de verificar, de forma objetiva, a aderência do sistema de gestão de manutenção de frota às funcionalidades, aos requisitos operacionais, aos fluxos de trabalho e aos critérios de controle definidos neste Termo de Referência e em seus anexos.

4.4.1. Da convocação e realização da PoC

O licitante classificado provisoriamente em primeiro lugar poderá ser convocado para a realização da Prova de Conceito (PoC), com antecedência mínima de 05 (cinco) dias úteis, em data, horário e local a serem definidos pela Administração, visando aferir o atendimento dos requisitos mínimos exigidos para a solução tecnológica de gestão da manutenção de frota.

A Prova de Conceito será pública e ocorrerá, preferencialmente, de forma remota, por meio de plataforma de webconferência a ser definida pela Contratante, sem prejuízo de sua realização presencial, a critério da Administração.

Para a realização da Prova de Conceito, o licitante deverá preparar previamente o sistema, de modo que existam dados, registros e informações suficientes para a validação de todas as funcionalidades exigidas. A apresentação poderá ser realizada em ambiente de testes ou de homologação, desde que assegurada a existência de dados adequados para a demonstração completa do funcionamento da solução.

A Contratante poderá dispensar a realização da Prova de Conceito quando já conhecer ou for usuária do sistema ofertado, desde que reste comprovada a aderência da solução aos requisitos estabelecidos neste Termo de Referência.

4.4.2. Da avaliação e do relatório da PoC

A Prova de Conceito será realizada em sessão única para cada empresa convocada, em data e horário previamente informados pela Contratante, e será avaliada por equipe técnica designada, que elaborará relatório circunstanciado, no qual constará a verificação objetiva do atendimento, ou não, dos requisitos e funcionalidades estabelecidos no instrumento convocatório.

O relatório da PoC classificará o resultado da avaliação em uma das seguintes condições:

I – Aprovada, quando a solução demonstrar plena conformidade com os requisitos exigidos;

II – Reprovada, quando a solução não atender aos requisitos mínimos exigidos, hipótese em que a licitante será desclassificada.

4.4.3. Da convocação dos demais licitantes

Na hipótese de reprovação ou desclassificação do licitante convocado para a Prova de Conceito, será convocado o próximo licitante classificado, observada a ordem de classificação, para realização da PoC, repetindo-se o procedimento sucessivamente até que um licitante atenda integralmente aos requisitos exigidos e seja declarado vencedor do certame.

4.4.4. Das despesas e responsabilidades

Todas as despesas decorrentes da participação na Prova de Conceito, inclusive aquelas relacionadas a deslocamentos (quando realizada de forma presencial), infraestrutura, equipamentos, pessoal técnico e

demonstrações práticas, serão de inteira responsabilidade do licitante, não cabendo à Contratante qualquer ônus adicional.

4.4.5. Dos critérios de avaliação

Os requisitos técnicos, operacionais e funcionais que serão objeto de verificação na Prova de Conceito constam em Anexo específico do Termo de Referência, que integra o presente instrumento para todos os fins.

4.5. Do acompanhamento da execução contratual

A execução contratual será balizada pelos artefatos da presente licitação e controlada com auxílio do Instrumento de Medição de Resultados (IMR), que estabelecerá parâmetros objetivos para o acompanhamento e a avaliação contínua do desempenho da contratada, por meio de indicadores, critérios de qualidade e níveis de serviço previamente definidos, permitindo verificar o cumprimento das obrigações contratuais, a conformidade da execução com as especificações pactuadas e a efetividade dos resultados alcançados, bem como subsidiar a adoção de medidas corretivas, a aplicação de glosas ou sanções, quando cabíveis, em observância aos princípios da eficiência, da economicidade e do interesse público.

A contratação observará, como fundamentos legais, a Lei nº 14.133/2021, os princípios do Direito Público e, de forma supletiva, os princípios da teoria geral dos contratos e as disposições do direito privado aplicáveis.

4.6. Dos campi da Universidade

Considerando que os veículos da frota oficial da Universidade Federal do Rio Grande do Sul – UFRGS realizam deslocamentos tanto no âmbito estadual quanto em outras unidades da federação para o atendimento de demandas institucionais, torna-se indispensável que a licitante vencedora disponha de rede credenciada de abrangência nacional, apta a prestar serviços de manutenção e fornecimento de peças sempre que necessário, garantindo a continuidade das atividades com segurança.

Não obstante a exigência de abrangência nacional, observa-se que a maior parte das demandas de manutenção concentra-se no Estado do Rio Grande do Sul. Nesse contexto, os serviços de manutenção dos veículos deverão ser realizados, prioritariamente, em oficinas credenciadas localizadas nos municípios onde se situam os campi da UFRGS, observada a distância máxima de 20 (vinte) quilômetros de cada campus; nas capitais do Estado do Rio Grande do Sul; e, no interior do Estado, em intervalos máximos de até 100 (cem) quilômetros, de forma a viabilizar a manutenção dos veículos durante deslocamentos e viagens a serviço.

A seguir serão apresentados os campi da Universidade a lista não é taxativa dado ao fato de que poderão ser incluídos ou suprimidos campi no decorrer da contratação.

Relação dos Campi da UFRGS e seus Endereços de Referência

Campus	CEP Referência	Endereço Referência
Centro	90050-170	Av. Sarmiento Leite, 425
Saúde	90035-003	Rua Ramiro Barcelos, 2492
Olímpico	90690-200	Rua Felizardo, 750

Vale	91501-970	Av. Bento Gonçalves, 9090
Litoral	95590-000	RS 030 KM 91
Eldorado do Sul	92990-000	Rodovia BR 290 Country Club 1 - km 146
Ceclimar	95625-000	Av. Tramandaí, 976
Serra	A definir	A definir
Demais unidades da UFRGS dispersas na cidade de Porto Alegre/RS		

4.7. Da lista de veículos da frota

Registra-se que a relação de veículos apresentada a seguir possui caráter meramente referencial, não sendo taxativa nem exaustiva, podendo sofrer inclusões, exclusões ou alterações ao longo da vigência contratual, em decorrência de aquisições, alienações, substituições ou outras necessidades institucionais. A referida listagem tem por finalidade subsidiar os licitantes no adequado dimensionamento da solução proposta e na estimativa dos recursos necessários à prestação dos serviços, não constituindo, portanto, garantia de quantitativos fixos ou imutáveis.

Relação Referencial da Frota Institucional da UFRGS

Nº	PLACA	TIPO	MARCA	Modelo	FABRICAÇÃO	MODELO
1	IWJ 5483	AUTOMÓVEL	FIAT	WEEKEND TREEKING	2014	2015
2	ISH 1895	AUTOMÓVEL	FIAT	DOBLO ESSENCE 1.8	2011	2012
3	ITY 5408	AUTOMÓVEL	NISSAN	LIVINA 16	2012	2013
4	IQT 9541	AUTOMÓVEL	FIAT	PALIO WEEK ELX FLEX	2010	2010
5	IRG 8C05	AUTOMÓVEL	FIAT	PALIO FIRE ECONOMY	2010	2011
6	JIT 8A68	AUTOMÓVEL	FIAT	PALIO WK ADVEN FLEX	2011	2012
7	ITA 6457	AUTOMÓVEL	FIAT	PALIO WK ATTRAC 1.4	2012	2012
8	IRG 8115	AUTOMÓVEL	FIAT	PALIO FIRE ECONOMY	2010	2011

9	IWC 9559	AUTOMÓVEL	CHEV	SPIN 1.8 L MT LTZ	2014	2015
10	IRI 0942	AUTOMÓVEL	FIAT	DOBLO HLX 1.8 FLEX	2010	2011
11	ISH 9A99	CAMINHÃO	IVECO	DAILY55C16 CD	2011	2011
12	MNV 0181	CAMINHÃO	FORD	CARGO 815 E	2008	2009
13	IQP3761	CAMINHÃO	HYUNDAI	HR HD 2.5 TCI DIES.	2009	2010
14	IVQ4345	CAMINHÃO	VW	DELIVERY 8.160 3.8	2013	2014
15	IVR1582	CAMINHÃO	FORD	CARGO 816 S 4.5	2014	2014
16	IVR1583	CAMINHÃO	FORD	CARGO 816 S 4.5	2014	2014
17	IRA1543	CAMINHÃO	IVECO	EUROCARGO 170E22	2010	2010
18	IOX1455	CAMINHÃO	VOLVO	VM 260 R 6X2 DIES.	2008	2008
19	HLU3043	CAMINHÃO	FORD	CARGO 815E 3.9	2009	2009
20	ISH9A99	CAMINHÃO	IVECO	DAILY55C16 CD	2011	2011
21	IVR1581	CAMINHÃO	FORD	CARGO 816 S 4.5	2014	2014
22	IVT6521	CAMINHÃO	FORD	CARGO 2623 6X4 6.7 I6	2014	2014
23	MOK4454	CAMINHÃO	FORD	CARGO 815E 3.9	2008	2009
24	KAT1272	CAMINHÃO	VW	DELIVERY 8.150 3.0	2009	2009
25	HOE1795	CAMINHÃO	FORD	CARGO 1722E 5.8 I6	2010	2011
26	HNC4320	CAMINHÃO	FORD	CARGO 815 N 3.9	2011	2012
27	IIH0303	CAMINHÃO	VW	12.140 4.3 MWM	1998	1998
28	IVU3757	Caminhão	IVECO	DAILY CHASSI 55C17 CD	2014	2014
29	PEK5044	Caminhão	KIA	BONGO K 2500 2.5	2011	2012

30	IOT1C31	Caminhão	KIA	BONGO K 2500 2.5	2008	2008
31	PEK5114	Caminhão	KIA	BONGO K 2500 2.5	2011	2012
32	IVV1372	Caminhão	IVECO	DAILY CHASSI 55C17 CD	2014	2014
33	IVV1394	Caminhão	IVECO	DAILY CHASSI 55C17 CD	2014	2014
34	IVU1981	Caminhão	IVECO	DAILY CHASSI 55C17 CD	2014	2014
35	PEE2834	Caminhão	KIA	BONGO K 2500 2.5	2011	2012
36	HEK8849	Caminhão	IVECO	DAILY CHASSI 55C16 CD	2011	2012
37	ISK0683	Caminhão	KIA	BONGO K 2500 2.5	2011	2011
38	IUQ 6797	CAMINHONETE	NISSAN	FRONTIER S 4X4	2013	2014
39	IJR 7970	CAMINHONETE	GM	CORSA ST CARGA	2000	2001
40	HLT 1372	CAMINHONETE	FIAT	FIORINO FLEX	2009	2010
41	ISK 2G69	CAMINHONETE	FIAT	FIORINO FLEX CARGA	2011	2012
42	IQC 4582	CAMINHONETE	MMC	L200 4X4 GL ESPECIAL	2009	2010
43	IRQ 2177	CAMINHONETE	M	S10 RODEIO 2.8 D 4X4	2010	2011
44	HAG 5743	CAMINHONETE	I	FORD RANGER XL 13P	2011	2011
45	IUM 4564	CAMINHONETE	FIAT	FIURINO FLEX	2013	2013
46	HKF4981	FURGÃO	MERCEDES	SPRINTER 313 CDI 2.2	2011	2011
47	IUQ2425	FURGÃO	RENAULT	KANGOO EXPRESS 1.6	2013	2014
48	IUQ2417	FURGÃO	RENAULT	KANGOO EXPRESS 1.6	2013	2014
49	INO2905	FURGÃO	RENAULT	MASTER FURGAO	2006	2006
50	IVZ9458	FURGÃO	PEUGEOT	PEUGEOT/BOXER	2014	2014

51	OVT4588	FURGÃO	FORD	TRANSIT FURGAO 350L	2013	2014
52	IQU9434	FURGÃO	FIAT	DUCATO FURGAO	2010	2011
53	IRG4729	FURGÃO	FIAT	DUCATO FURGAO	2010	2011
54	IRD6552	FURGÃO	VW	KOMBI FURGAO 1.4	2010	2011
55	ILJ5243	FURGÃO	RENAULT	KANGOO RN 1.6/1.6	2002	2003
56	INA1578	FURGÃO	FIAT	FIORINO FURGAO FIRE	2006	2006
57	IRG8137	AUTOMÓVEL	FIAT	PALIO FIRE ECONOMY	2010	2011
58	IRP7006	AUTOMÓVEL	VW	GOL CITY 1.0 TOTAL	2010	2011
59	IQK0037	AUTOMÓVEL	VW	GOL CITY 1.0 TOTAL	2009	2010
60	IPL7999	AUTOMÓVEL	FIAT	PALIO FIRE 1.0	2008	2009
61	IRG8161	AUTOMÓVEL	FIAT	PALIO FIRE ECONOMY	2010	2011
62	IQI8205	AUTOMÓVEL	FIAT	PALIO FIRE ECONOMY	2009	2010
63	IQG9706	AUTOMÓVEL	FIAT	PALIO FIRE ECONOMY	2009	2010
64	INA1465	AUTOMÓVEL	VW	GOL CITY 1.0 TOTAL	2006	2006
65	IRP0461	AUTOMÓVEL	VW	GOL CITY 1.0 TOTAL	2010	2011
66	IQG9697	AUTOMÓVEL	FIAT	PALIO FIRE ECONOMY	2009	2010
67	IRF7159	AUTOMÓVEL	FIAT	PALIO FIRE ECONOMY	2010	2011
68	IRG8186	AUTOMÓVEL	FIAT	PALIO FIRE ECONOMY	2010	2011
69	IRG8124	AUTOMÓVEL	FIAT	PALIO FIRE ECONOMY	2010	2011
70	ITX 2862	VAN	VW	KOMBI	2012	2013
71	ISB 8116	VAN	VW	KOMBI	2011	2012

72	ITO 5044	VAN	W	KOMBI	2012	2012
73	DXV 6961	VAN	VW	KOMBI	2007	2008
74	IVZ 7137	MICROONIBUS	MPOLO	VOLARE V8L 4X4 MO	2014	2015
75	IVZ 9667	MICROONIBUS	MPOLO	VOLARE V8L 4X4 MO	2014	2015
76	IGN 7630	MICROONIBUS	IMP	MBENZ 310D SPRINTERM	1997	1997
77	IND 7886	MICROONIBUS	FIAT	DUCATO MINIBUS	2006	2007
78	IQB 1489	MICROONIBUS	IVECO	DAILY55C16 TCA MIC	2009	2009
79	IMN 4635	MICROONIBUS	I	M.BENZ313CDI	2005	2005
80	IVB 9761	MICROONIBUS	I	M.BENZ	2013	2013
81	IVB 9749	MICROONIBUS	I	M.BENZ	2013	2013
82	IVB 9774	MICROONIBUS	I	M.BENZ	2013	2013
83	IVB 9764	MICROONIBUS	I	M.BENZ	2013	2013
84	IOM5578	MICROONIBUS	AGRALE	MA 8.5 MWM 4.12 TCE	2007	2008
85	IQI8213	MINIVAN	FIAT	DOBLO HLX 1.8	2009	2010
86	IQP6942	MINIVAN	CHEVROLET	GM ZAFIRA LEGGANCE	2009	2009
87	IKN6309	MINIVAN	CHEVROLET	ZAFIRA	2002	2002
88	IQO6496	MINIVAN	CHEVROLET	ZAFIRA COMFORT 2.0	2010	2010
89	IQS5802	MOTOCICLETA	HONDA	CG 125 FAN KS GAS.	2010	2010
90	IQS5800	MOTOCICLETA	HONDA	CG 125 FAN KS GAS.	2010	2010
91	IKQ4005	MOTOCICLETA	YAMAHA	YBR 125 K GAS.	2002	2002
92	IUQ 1152	ÔNIBUS	VW	MPOLO SENIOR ON	2013	2013

93	IHL 6072	ÔNIBUS	M.BENZ	OF 1318	1889	1889
94	IGW 3536	ÔNIBUS	M.BENZ	OF 1620	1997	1997
95	IJF 7190	ÔNIBUS	M.BENZ	MPOLO ANDARE R	1999	1999
96	IKR 9153	ÔNIBUS	M.BENZ	MPOLO SENIOR GVO	2002	2002
97	ILI 8012	ÔNIBUS	MARCOPOLO	VOLARE W8 ON	2003	2004
98	IOM 5578	ÔNIBUS	AGRALE	MA8.5 UNISAUDE AT	2007	2008
99	IOQ 9774	ÔNIBUS	VW	MPOLO PARADISO R	2008	2008
100	IUM 7806	ÔNIBUS	VOLVO	MPOLO VIAGGIO R	2012	2013
101	IUM 7757	ÔNIBUS	SCANIA	MPOLO PARADISO R	2012	2013
102	IPP 0617	ÔNIBUS	MARCOPOLO	VOLARE W9 ON	2009	2009
103	IQU 8916	ÔNIBUS	M.BENZ	MAXIBUS LINCE	2009	2009
104	IKU 3400	ÔNIBUS	MARCOPOLO	VOLARE A8 ON	2002	2002
105	IQY 4169	ÔNIBUS	VW	17.210 MAXIBUS URB	2009	2010
106	IQR 7277	ÔNIBUS	VW	MASCA GRANMIDI EOD	2010	2010
107	IQR 7225	ÔNIBUS	VW	MASCA GRANMIDI EOD	2010	2010
108	IRE6916	PICAPE	FORD	RANGER XL 13P	2011	2011
109	ITU4970	PICAPE	FORD	RANGER XL CABINE	2012	2013
110	DKI8C77	PICAPE	MAHINDRA	PIK-UP CD 2.2 4X4	2013	2013
111	IRH0614	PICAPE	CHEVROLET	S10 CABINE DUPLA	2010	2011
112	IRG9447	PICAPE	CHEVROLET	S10 CABINE DUPLA	2010	2011
113	IRQ1080	PICAPE	CHEVROLET	S10 CABINE DUPLA	2010	2011

114	IOU7849	PICAPE	FORD	RANGER XL 13P CABINE	2008	2008
115	IKV3544	PICAPE	TOYOTA	HILUX CD DX 4X4 3.0	2002	2002
116	HLE2735	PICAPE	FORD	RANGER CD XLT 4X4	2011	2012
117	IRE4444	PICAPE	MITSUBISHI	L200 CD GLS 4X4 2.5	2001	2001
118	JCN6J29	PICAPE	TOYOTA	HILUX CDLOWM4FD	2024	2024
119	IQV1385	PICAPE	TOYOTA	HILUX CD STD 4X4 2.5	2010	2010
120	IFO7081	PICAPE	TOYOTA	BANDEIRANTE PICAPE	1996	1997
121	IUA9G05	PICAPE	TOYOTA	HILUX CD 4X4 STD	2013	2013
122	IOJ0716	PICAPE	FORD	RANGER CD XL 4X4 3.0	2007	2008
123	ISZ1D55	PICAPE	FORD	RANGER XL 13P	2012	2012
124	IJV6180	PICAPE	CHEVROLET	S10 CABINE DUPLA	2000	2001
125	IIG3516	PICAPE	FORD	RANGER CD STD/XL 2.5	1998	1998
126	IJR7970	PICAPE	CHEVROLET	CORSA PICK-UP ST 1.6	2000	2001
127	IWS3289	PICAPE	TOYOTA	HILUX CD SR 4X4 3.0 D	2015	2015
128	IZW7A64	PICAPE	FORD	RANGER XLT CABINE	2019	2020
129	IOS1557	PICAPE	FORD	RANGER CD XL 4X4 3.0	2008	2008
130	ISK2603	PICAPE	FORD	RANGER CD XLT 4X4	2011	2012
131	IUQ6806	PICAPE	NISSAN	FRONTIER CD S 4X4 2.5	2013	2014
132	HLD3507	PICAPE	FORD	RANGER CD XLT 4X4	2011	2012
133	JDB4B88	PICAPE	FORD	RANGER XLS CD 2D4A	2024	2025
134	HLD3506	PICAPE	FORD	RANGER CD XLT 4X4	2011	2012

135	IBO7861	PICAPE	CHEVROLET	D-20 CD CUSTOM S 3.9	1987	1987
136	IHL3065	PICAPE	CHEVROLET	BRASINCA CUSTOM S	1988	1989
137	IHL6130	PICAPE	CHEVROLET	BRASINCA CUSTOM S	1988	1989
138	IUQ6799	PICAPE	NISSAN	FRONTIER CD S 4X4 2.5	2013	2014
139	IUQ6780	PICAPE	NISSAN	FRONTIER CD S 4X4 2.5	2013	2015
140	MKV8B79	PICAPE	TOYOTA	HILUX CD4X4 SRV	2013	2014
141	IQM8149	PICAPE	MITSUBISHI	L200 OUTDOOR CD GL	2009	2010
142	IPP2302	PICAPE	MITSUBISHI	L200 OUTDOOR CD HPE	2009	2009
143	HIG8523	PICAPE	FORD	RANGER XL 4X4 3.0	2010	2010
144	HIG8522	PICAPE	FORD	RANGER XL 4X4 3.0	2010	2010
145	HIG8520	PICAPE	FORD	RANGER XL 4X4 3.0	2010	2010
146	HIG8500	PICAPE	FORD	RANGER XL 4X4 3.0	2010	2010
147	ITZ2595	AUTOMÓVEL	CITROEN	C4 PALLAS EXCLUSIVE	2012	2013
148	ITZ2586	AUTOMÓVEL	CITROEN	C4 PALLAS EXCLUSIVE	2012	2014
149	IUG3867	AUTOMÓVEL	FIAT	LINEA ESSENCE	2013	2013
150	INW2373	AUTOMÓVEL	CHEVROLET	ASTRA SEDAN	2007	2007
151	IQI8189	AUTOMÓVEL	FIAT	SIENA FIRE 1.0	2009	2010
152	IWA0124	AUTOMÓVEL	FORD	FIESTA SEDAN SE 1.6	2014	2015
153	IQI8194	AUTOMÓVEL	FIAT	SIENA FIRE 1.0	2009	2010
154	IPL8056	AUTOMÓVEL	FIAT	SIENA FIRE 1.0	2009	2010
155	IPZ2984	AUTOMÓVEL	FORD	FIESTA FLEX 1.0	2009	2009

156	ISW1381	MINIVAN	FIAT	DOBLO ESSENCE 1.8	2012	2012
157	ISW1285	MINIVAN	FIAT	DOBLO ESSENCE 1.8	2012	2012
158	IKN6315	SUV	CHEVROLET	BLAZER DLX 4X4	2002	2002
159	ISW1704	MINIVAN	FIAT	DOBLO ESSENCE 1.8	2012	2012
160	IUC4447	SUV	RENAULT	DUSTER DYNAMIQUE	2012	2013
161	IWC9559	AUTOMÓVEL	CHEVROLET	SPIN LTZ 1.8	2014	2015
162	IWA9708	AUTOMÓVEL	CHEVROLET	SPIN LTZ 1.8	2014	2015
163	IWC0387	AUTOMÓVEL	CHEVROLET	SPIN LTZ 1.8	2014	2015
164	IQT9541	AUTOMÓVEL	FIAT	PALIO WEEKEND ELX	2010	2010
165	IRG8215	AUTOMÓVEL	FIAT	PALIO WEEKEND	2010	2011
166	INE9184	AUTOMÓVEL	VW	PARATI TRACK FIELD	2006	2006
167	IRG8177	AUTOMÓVEL	FIAT	PALIO WEEKEND	2010	2011
168	INW7304	AUTOMÓVEL	VW	PARATI PLUS 1.6 TOTAL	2007	2008
169	IRG8220	AUTOMÓVEL	FIAT	PALIO WEEKEND	2010	2011
170	IBD8437	AUTOMÓVEL	VW	PARATI CL 1.8 GAS.	1993	1994
171	INA3787	AUTOMÓVEL	VW	PARATI PLUS 1.6 TOTAL	2006	2006
172	IRG8C05	AUTOMÓVEL	FIAT	PALIO WEEKEND	2010	2011
173	IQM2936	AUTOMÓVEL	FIAT	PALIO WEEKEND	2010	2010
174	IRG8194	AUTOMÓVEL	FIAT	PALIO WEEKEND	2010	2011
175	ITW0563	AUTOMÓVEL	VW	SPACEFOX TREND 1.6	2012	2013
176	ITW0572	AUTOMÓVEL	VW	SPACEFOX TREND 1.6	2012	2013

177	IUL1275	AUTOMÓVEL	VW	SPACEFOX TREND 1.6	2013	2013
178	IWH7690	AUTOMÓVEL	VW	SPACEFOX TREND 1.6	2014	2014
179	INN2084	AUTOMÓVEL	VW	PARATI TRACK FIELD	2006	2007
180	IPP5726	TRATOR	NEW	NEW HOLLAND	2008	2008
181	-	TRATOR	TOBATT	MODELO: M130	1981	1981
182	-	TRATOR	Massey F.	MODELO: MF-265;	1981	1981
183	-	TRATOR	Massey F.	MODELO: MF-265;	1981	1981
184	-	TRATOR	Caterpillar	MODELO: 77 W;	1983	1983
185	-	TRATOR	Massey F.	MODELO: MF-265;	1989	1989
186	-	TRATOR	Massey F.	MODELO: MF-265;	1993	1993
187	-	TRATOR	Yanmar	MODELO: 1030H;	1995	1995
188	-	TRATOR	Massey F.	MODELO: MF-265;	1995	1995
189	-	TRATOR	John Deere	MODELO: 5600 4X4;	2000	2000
190	-	TRATOR	New Hollan	TL75E;	2008	2008
191	-	TRATOR	Tramontini	MODELO: T5045-4;	2009	2009
192	-	TRATOR	Valtra	MODELO: BM-1251;	2009	2009
193	-	TRATOR	Massey F.	MODELO: 275;	2010	2010
194	-	TRATOR	Massey F.	MODELO: 4290 TURBO;	2013	2013
195	-	TRATOR	Valtra	MODELO: A750 4X4;	2016	2016
196	-	TRATOR	Budny	MODELO: BDY8540S;	2021	2021
197	IBG2786	VAN	VW	KOMBI STANDARD 1.6	1993	1994

198	IGX7011	VAN	VW	KOMBI STANDARD 1.6	1997	1998
199	IOI0268	VAN	VW	KOMBI EDICAO 50	2007	2008
200	IIC8614	VAN	VW	KOMBI STANDARD 1.6	1998	1999
201	ILK1484	VAN	VW	KOMBI	2003	2003
202	IGN7630	VAN	MERCEDES	SPRINTER VAN 310 D	1997	1997
203	IOI0285	VAN	VW	KOMBI EDICAO 50	2007	2008
204	IRP6989	VAN	VW	KOMBI	2011	2011
205	IOJ4761	VAN	VW	KOMBI EDICAO 50	2007	2008
206	IOE0982	VAN	VW	KOMBI EDICAO 50	2007	2008
207	IQP1773	VAN	VW	KOMBI	2009	2010
208	IQP1768	VAN	VW	KOMBI	2009	2010
209	IRO9852	VAN	VW	KOMBI	2011	2011
210	IRO9857	VAN	VOW	KOMBI	2011	2011
211	IPD0187	TRATOR	MASSEY	TRATOR	1986	1986
212	IHL3061	TRATOR	MERCEDES	BENZ	1960	1960
213	IUE0093	TRATOR	NEW	NEW HOLLAND	2012	2013

Da adoção do Sistema de Registros de Preços - SRP.

Quanto à adoção do SISTEMA DE REGISTRO DE PREÇOS, a Lei nº 14.133/2021, em seu inc. II do art. 40, estabelece que o planejamento de compras deverá considerar o “processamento por meio de sistema de registro de preços, quando pertinente ” - assim definido como o " conjunto de procedimentos para a realização, mediante contratação direta ou licitação nas modalidades pregão ou concorrência, de registro formal de preços relativos à prestação de serviços, às obras e à aquisição e à locação de bens para contratações futuras " (Decreto nº 11.462/2023, art. 2, I).

De acordo com o disposto no Decreto nº 11.462/2023, a utilização do Sistema de Registro de Preços enquadra-se nas seguintes hipóteses:

I - quando, pelas características do objeto, houver necessidade de contratações permanentes ou frequentes;

II - quando for conveniente a aquisição de bens com previsão de entregas parceladas ou contratação de serviços remunerados por unidade de medida, como quantidade de horas de serviço, postos de trabalho ou em regime de tarefa;

III - quando for conveniente para atendimento a mais de um órgão ou a mais de uma entidade, inclusive nas compras centralizadas;

IV - quando for atender a execução descentralizada de programa ou projeto federal, por meio de compra nacional ou da adesão de que trata o § 2º do art. 32; ou

V - quando, pela natureza do objeto, não for possível definir previamente o quantitativo a ser demandado pela Administração

A adoção do SRP foi julgada como **não pertinente** para esta contratação, tendo em vista que se trata de serviço comum de caráter continuado sem fornecimento de mão de obra em regime de dedicação exclusiva, a ser contratado mediante licitação, na modalidade pregão, em sua forma eletrônica.

Do princípio da padronização

Nos termos da Portaria SEGES/ME Nº 938, de 2 de fevereiro de 2022, que instituiu o catálogo eletrônico de padronização de compras, serviços e obras, a consulta realizada aos itens que compõem o Catálogo Eletrônico de Padronização do Portal Nacional de Contratações Públicas (PNCP) – endereço eletrônico <https://www.gov.br/pncp/pt-br/catalogo-eletronico-de-padronizacao/itens-padronizados> - **não** localizou item com compatibilidade de especificações estéticas, técnicas ou de desempenho em relação ao item constante na solução pretendida.

Indicação de marca

A indicação de marcas ou modelos **não se aplica** para a presente contratação.

Da natureza do objeto

O objeto é de **natureza comum** para efeito de utilização da modalidade pregão. Neste sentido, a fim de confirmar que os objetos são comuns, observou-se o núcleo do conceito de bem e serviço: “disponibilidade no mercado próprio; predeterminação dos atributos essenciais do objeto de forma objetiva e uniforme; desnecessidade de constar características peculiares para satisfação da Administração”.

O presente objeto possui os seguintes atributos básicos:

a) trata-se de contratação habitual e rotineira da Administração Pública;

b) apresenta características usuais de mercado, tendo padrões gerais de especificação; c) há possibilidade de julgamento objetivo das propostas pelo menor preço/menor desconto;

d) pode ser substituído por outro com qualidade similar ou equivalente disponível no mercado.

Ademais, trata-se de serviço comum, visto que o objeto apresenta características padronizadas (de desempenho e qualidade), o mercado domina as técnicas para a sua realização e se encontra disponível em mercado próprio a qualquer momento, sem dedicação exclusiva de mão de obra, a ser contratado mediante licitação em sua

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

Enquadramento da contratação para fins de vigência

O objeto licitatório é enquadrado como de **fornecimento contínuo**, uma vez que a execução dos serviços constitui necessidade permanente da UFRGS para a manutenção de suas atividades administrativas e acadêmicas, decorrente de demandas contínuas ou prolongadas, podendo a contratação observar os prazos e as hipóteses de vigência previstos em lei, mediante a formalização de contrato.

5. Levantamento de Mercado

Foi realizado levantamento de mercado no âmbito da Administração Pública, com o objetivo de identificar soluções disponíveis e consolidadas capazes de atender à necessidade administrativa da UFRGS, bem como verificar a existência de modelos de contratação e execução que proporcionem ganhos de eficiência, controle e economicidade. A pesquisa contemplou a análise de contratações similares realizadas por órgãos e entidades com características institucionais análogas, especialmente universidades federais e órgãos da Administração Pública Federal direta e indireta.

A partir dessa análise, constatou-se que a solução amplamente adotada pelo mercado e pela Administração Pública consiste na contratação, por meio de pregão eletrônico, de empresa especializada para o gerenciamento da manutenção da frota, com execução dos serviços por meio de rede credenciada de oficinas, apoiada por plataforma tecnológica de controle, acompanhamento e gestão das ordens de serviço. Tal modelo demonstra aderência às necessidades institucionais, compatibilidade com a natureza contínua do serviço e capacidade de assegurar maior controle operacional e financeiro.

Contratações realizadas pela Administração Pública

Com vistas a evidenciar a adoção dessa solução no âmbito da Administração Pública Federal, foram identificadas contratações recentes realizadas por diferentes órgãos e universidades federais, cujos objetos guardam similaridade com a demanda da UFRGS. As informações levantadas incluem dados sobre os órgãos contratantes, unidades administrativas responsáveis, editais, datas de recebimento das propostas e valores contratados, permitindo verificar a recorrência do modelo, a diversidade de contextos institucionais atendidos e a compatibilidade dos valores praticados com o mercado público.

A tabela a seguir sintetiza as contratações analisadas e utilizadas como referência para o presente Estudo Técnico Preliminar:

Contratações similares realizadas pela Administração Pública

Órgão	UASG	Nº Edital	Data propostas	Valor
MINISTERIO DA DEFESA	112408	90064/2025	10/12/25	R\$ 1.452.393,94
UNIVERSIDADE FEDERAL DO RECONCAVO DA BAHIA	158092	90046/2025	10/11/25	R\$ 322.700,00

FUNDAÇÃO UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA	154040	90307/2025	30/10/25	R\$ 3.064.961,33
UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA	153163	90089/2025	13/08/25	R\$ 1.565.738,01
UNIVERSIDADE FEDERAL DE PELOTAS (UFPEL)	154047	90023/2025	04/07/25	R\$ 11.652.403,21
UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO NORTE	153103	90067/2024	08/04/25	R\$ 1.700.340,00
UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO	153166	90017/2025	07/03/25	R\$ 3.999.696,45
UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA MARIA	153164	90001/2024	01/02/24	R\$ 1.229.800,00

De forma complementar, procedeu-se à identificação de potenciais fornecedores atuantes no mercado, capazes de prestar os serviços objeto da presente contratação. A pesquisa evidenciou a existência de empresas especializadas em gestão e gerenciamento de frota, com atuação junto à Administração Pública e operacionalização de serviços por meio de rede credenciada e sistemas informatizados.

A identificação desses fornecedores reforça a existência de ambiente competitivo adequado, indicando que o mercado dispõe de número suficiente de empresas aptas a participar do certame, o que contribui para a ampliação da competitividade e para a obtenção de proposta mais vantajosa para a Administração. A relação dos potenciais fornecedores identificados encontra-se apresentada na tabela a seguir:

Fornecedores Identificados na Pesquisa de Mercado

Fornecedor	CNPJ
BAMEX CONSULTORIA EM GESTAO EMPRESARIAL LTDA	28.008.410/0001-06
NEO CONSULTORIA E ADMINISTRACAO DE BENEFICIOS LTDA	25.165.749/0001-10
PRIME CONSULTORIA E ASSESSORIA EMPRESARIAL LTDA	05.340.639/0001-30
QFROTAS SISTEMAS LTDA	44.220.921/0001-35
TRIVALE INSTITUICAO DE PAGAMENTO LTDA	00.604.122/0001-97

Diante do levantamento realizado, conclui-se que a solução adotada no presente processo licitatório se encontra amplamente difundida e consolidada no mercado, sendo utilizada por diversos órgãos da Administração Pública Federal em contratações recentes e de porte variado. Verifica-se, ainda, a existência de pluralidade de fornecedores aptos, o que afasta riscos de restrição à competitividade e reforça a adequação do modelo escolhido.

Assim, o levantamento de mercado confirma a viabilidade técnica e econômica da contratação, bem como a aderência da solução às práticas correntes da Administração Pública, fornecendo subsídios suficientes para o prosseguimento do processo licitatório nos termos delineados neste Estudo Técnico Preliminar.

5.1. Levantamento de soluções

Com o objetivo de identificar alternativas viáveis para atender à necessidade administrativa relacionada à manutenção da frota de veículos da UFRGS, foram analisadas soluções disponíveis e praticadas no âmbito da Administração Pública e da própria Instituição. O levantamento considerou aspectos operacionais, administrativos, econômicos e de governança, buscando identificar modelos capazes de assegurar a continuidade do serviço, o adequado controle da execução e a racionalização do uso dos recursos públicos.

A partir dessa análise, foram identificadas as seguintes soluções viáveis:

Solução A – Contratação de empresa especializada para o gerenciamento da manutenção da frota.

Consiste na contratação, por meio de pregão eletrônico, de empresa especializada responsável pelo gerenciamento da manutenção preventiva e corretiva da frota institucional, com utilização de plataforma tecnológica e execução dos serviços por meio de rede credenciada de oficinas. A remuneração da CONTRATADA ocorre por meio de taxa administrativa, e a execução se dá sob demanda, com controle centralizado das ordens de serviço, valores e indicadores de desempenho.

Solução B – Gestão direta da manutenção pela própria Administração. Consiste na realização da manutenção da frota por meio de gestão direta pela UFRGS, envolvendo a contratação individualizada de oficinas, tramitação interna dos processos administrativos, acompanhamento descentralizado das ordens de serviço e realização de pagamentos diretos aos prestadores. Nesse modelo, o controle operacional, financeiro e documental permanece integralmente a cargo da Administração.

Ressalta-se que, paralelamente às soluções aqui avaliadas, a Universidade vem desenvolvendo e analisando alternativas complementares relacionadas à mobilidade institucional, tais como a utilização de meios alternativos de transporte, a locação de veículos, o uso de aplicativos de transporte e a racionalização ou redução gradual da frota própria. Todavia, considerando o horizonte temporal de curto prazo e a necessidade de assegurar a continuidade e a adequada manutenção da frota atualmente existente, o presente Estudo Técnico Preliminar concentra-se na avaliação das soluções que melhor atendem às demandas de manutenção preventiva e corretiva dos veículos em operação, sem prejuízo da evolução futura do modelo de gestão da mobilidade institucional.

5.2. Análise comparativa das soluções

A análise comparativa das soluções identificadas foi realizada a partir de critérios qualitativos relacionados à eficiência operacional, continuidade do serviço, controle administrativo e capacidade de governança.

A Solução A apresenta vantagens relevantes no que se refere à continuidade da prestação do serviço, uma vez que a existência de rede credenciada amplia a capilaridade do atendimento e reduz riscos de indisponibilidade dos veículos. O uso de plataforma tecnológica centraliza informações, facilita o acompanhamento das ordens de serviço e permite maior rastreabilidade, transparência e padronização dos procedimentos.

Por sua vez, a Solução B demanda elevado esforço administrativo interno, com maior número de processos, controles manuais e dependência de trâmites burocráticos para cada intervenção na frota. Tal característica aumenta o risco de atrasos, dificulta a padronização dos procedimentos e pode comprometer a continuidade do serviço, especialmente em situações de maior demanda ou restrição de recursos humanos.

Adicionalmente, a gestão direta tende a apresentar menor capacidade de consolidação de dados gerenciais e menor agilidade na tomada de decisões corretivas, enquanto o modelo terceirizado favorece o acompanhamento sistemático da execução e a adoção de medidas preventivas.

5.3. Análise comparativa de custos das soluções

Sob a perspectiva de custos, a análise considerou não apenas os valores diretamente associados à execução dos serviços, mas também os custos indiretos e administrativos envolvidos em cada solução.

Na Solução A, os custos são concentrados na taxa administrativa contratada, sendo os demais dispêndios relacionados às manutenções executados sob demanda. O modelo permite diluição de custos administrativos, redução do número de processos internos, maior previsibilidade orçamentária e menor risco de contratações emergenciais decorrentes de interrupções no serviço.

Na Solução B, embora não haja pagamento de taxa administrativa, os custos administrativos são significativamente maiores e mais difusos, envolvendo pessoal, tempo de tramitação processual, controles descentralizados e maior probabilidade de ineficiências. Ademais, a ausência de economia de escala e de mecanismos centralizados de controle pode resultar em preços unitários menos vantajosos e maior risco de sobrecustos, além de comprometer o planejamento orçamentário.

Dessa forma, ainda que a gestão direta possa aparentar menor custo imediato, o conjunto de custos indiretos e riscos associados tende a torná-la menos eficiente do ponto de vista econômico no médio e longo prazo.

5.4. Justificativa da escolha da solução

Diante do levantamento realizado e das análises comparativas efetuadas, conclui-se que a **Solução A** – contratação de empresa especializada para o gerenciamento da manutenção da frota – mostra-se a alternativa mais adequada para atender às necessidades da UFRGS.

A solução escolhida apresenta maior capacidade de assegurar a continuidade do serviço, melhorar o controle operacional e financeiro, reduzir a carga administrativa interna e ampliar a transparência e a governança da execução contratual. Além disso, alinha-se às práticas consolidadas da Administração Pública Federal e às contratações realizadas por instituições com características semelhantes, conforme evidenciado no levantamento de mercado.

Adicionalmente, o modelo permite à Administração concentrar esforços em suas atividades finalísticas, ao mesmo tempo em que adota mecanismos de controle e mitigação de riscos, favorecendo a economicidade, a eficiência e o planejamento, em conformidade com os princípios que regem as contratações públicas. Assim, a escolha da solução terceirizada para o gerenciamento da manutenção da frota revela-se técnica, operacional e economicamente justificada.

6. Descrição da solução como um todo

A solução a ser contratada deverá atender, de forma integrada e contínua, às necessidades da Universidade Federal do Rio Grande do Sul – UFRGS no que se refere à gestão da manutenção de sua frota institucional, observando os requisitos descritos a seguir.

6.1. Requisitos Gerais da Solução

A contratação deverá contemplar a prestação de serviços de gestão da manutenção preventiva e corretiva da frota, por meio da implantação e operação de sistema informatizado e integrado, acessível via internet, que possibilite o controle, o acompanhamento e o registro de todas as etapas relacionadas à manutenção dos veículos e máquinas da UFRGS.

A solução deverá abranger, no mínimo:

- veículos leves, utilitários, caminhões, implementos agrícolas e máquinas;
- motores estacionários, quando aplicável;
- serviços de manutenção preventiva e corretiva;
- fornecimento de peças, componentes, materiais e acessórios.

6.2. Requisitos Tecnológicos

A Prova de Conceito (PoC) terá por finalidade comprovar que a solução ofertada dispõe de sistema informatizado de gestão de manutenção de frota plenamente funcional, acessível via internet (ambiente web), sem necessidade de instalação local, com interface estável, navegável e operacional durante toda a sua realização, bem como com possibilidade de exportação de dados em formatos abertos e amplamente utilizados, tais como planilhas eletrônicas e arquivos de texto.

A solução deverá permitir o cadastro individualizado de veículos e equipamentos, mediante identificação única, possibilitando a visualização consolidada de todas as informações associadas a cada bem, incluindo o registro e a consulta do histórico completo de manutenções, a vinculação das ordens de serviço à quilometragem (KM) e a consolidação do histórico de orçamentos associados a cada veículo.

O sistema deverá disponibilizar perfis de acesso diferenciados para os usuários da Contratante, com fluxos operacionais distintos, contemplando, no mínimo, os papéis de solicitante, fiscal e gestor, assegurando a rastreabilidade das ações realizadas, por meio do registro do responsável, bem como da data e da hora de todas as movimentações, de modo a permitir auditoria completa das operações.

No que se refere à gestão de ordens de serviço, a solução deverá permitir a abertura, o acompanhamento e o encerramento das Ordens de Serviço (OS), com o registro das datas de abertura e de finalização, a associação da OS ao veículo e ao estabelecimento credenciado responsável pela execução, a identificação do responsável pela aprovação e o registro dos valores bruto e líquido correspondentes.

Quanto à gestão de orçamentos e cotações, o sistema deverá possibilitar a apresentação de múltiplos orçamentos por estabelecimento credenciado, a visualização comparativa dos orçamentos concorrentes no âmbito de uma mesma Ordem de Serviço, bem como a apresentação individual e detalhada de cada orçamento, com discriminação de peças e serviços. Deverá, ainda, permitir o registro da taxa secundária aplicada à oficina e manter o histórico completo dessas cobranças.

O sistema informatizado disponibilizado pela CONTRATADA deverá conter funcionalidade de reaproveitamento de orçamentos, com a finalidade de promover maior eficiência operacional, reduzir o tempo de imobilização dos veículos e otimizar os fluxos de manutenção da frota. O reaproveitamento deverá possuir caráter estritamente referencial, não podendo substituir, de forma automática ou indiscriminada, o procedimento de cotação junto à rede credenciada sempre que as características do serviço, a variação de preços de mercado ou a materialidade da despesa assim recomendarem.

A solução deverá disponibilizar relatórios gerenciais e operacionais voltados à composição, aos custos e à gestão da frota, contemplando o cadastro completo dos veículos, a composição da frota com cálculo da idade média, os custos agrupados por veículo e por tipo de manutenção, bem como a geração de indicadores de custo por quilômetro rodado, de forma a subsidiar o acompanhamento e a tomada de decisão pela Administração.

Deverão ser disponibilizados, ainda, relatórios por estabelecimento credenciado, contendo, no mínimo, os valores transacionados, a quantidade total de transações realizadas, a representatividade percentual de cada

estabelecimento no contrato, bem como a discriminação dos valores bruto, da taxa secundária aplicada e do valor líquido resultante.

O sistema deverá permitir o registro e o acompanhamento das solicitações de agendamento, contemplando a data e a hora de recebimento da solicitação, a data e a hora de resposta, bem como a associação da solicitação à respectiva Ordem de Serviço.

Por fim, a solução deverá possibilitar a consolidação dos dados em nível operacional, gerencial e financeiro, bem como a extração das informações para análise externa, inclusive para fins de integração com sistemas e ferramentas utilizadas pela UFRGS, devendo disponibilizar Interface de Programação de Aplicações (API) ou mecanismo tecnológico equivalente que viabilize essa integração.

A solução a ser contratada deverá disponibilizar Interfaces de Programação de Aplicações (APIs – Application Programming Interfaces), ou mecanismos tecnológicos equivalentes, que possibilitem a integração sistêmica com as plataformas e sistemas utilizados pela UFRGS.

As APIs deverão permitir o acesso estruturado, automatizado e seguro a todos os dados relacionados à execução contratual, incluindo, no mínimo:

I – Informações sobre ordens de serviço;

II – Valores autorizados, executados e faturados;

III – serviços realizados e peças utilizadas;

IV – Estabelecimentos credenciados;

V – Prazos, status das manutenções e indicadores operacionais;

VI – Demais dados operacionais, administrativos e financeiros do contrato.

O acesso às APIs deverá ocorrer sem custos adicionais para a Administração, com documentação técnica adequada, utilização de padrões abertos e amplamente adotados pelo mercado, e mecanismos de autenticação e segurança que assegurem a integridade, a confidencialidade e a rastreabilidade das informações.

Esse requisito tem por finalidade assegurar transparência, interoperabilidade, independência tecnológica e fortalecimento da fiscalização, permitindo à UFRGS integrar os dados do contrato a seus sistemas internos, painéis de controle, ferramentas de análise e soluções de inteligência gerencial, sem dependência exclusiva da interface proprietária da CONTRATADA.

A solução deverá apresentar tempo médio de carregamento completo das páginas de 2 (dois) segundos, considerando condições normais de operação e acesso via internet banda larga padrão institucional. O tempo de carregamento deverá compreender a renderização integral dos elementos da interface, incluindo menus, campos de formulário, relatórios e demais componentes funcionais do sistema.

A solução deverá implementar mecanismos de validação e sanitização em todos os dados de entrada (inputs), tanto no lado cliente quanto no lado servidor, de forma a prevenir vulnerabilidades como injeção de código (SQL Injection, Cross-Site Scripting – XSS, entre outras), envio de dados malformados ou manipulação indevida de parâmetros.

Todas as comunicações realizadas entre usuários e sistema, bem como entre sistemas integrados, deverão utilizar protocolo seguro TLS/SSL (HTTPS), com certificados digitais válidos e atualizados, garantindo a confidencialidade, integridade e autenticidade das informações trafegadas.

As mensagens de erro exibidas ao usuário final deverão ser genéricas e orientativas, não podendo expor informações técnicas sensíveis, tais como logs internos, estrutura de diretórios, detalhes de banco de dados, stack traces ou trechos de código-fonte.

Informações técnicas detalhadas deverão permanecer restritas a ambiente administrativo ou de suporte técnico, com controle de acesso apropriado.

O sistema deverá possuir mecanismo de controle e filtragem de upload de arquivos, bloqueando extensões potencialmente maliciosas ou executáveis (tais como .exe, .php, .jsp, .sh, .bat, entre outras).

A solução deverá disponibilizar acesso aos logs de operação do sistema web, permitindo à CONTRATANTE consultar registros de eventos relevantes, tais como acessos, alterações cadastrais, transações realizadas, falhas operacionais e demais ocorrências significativas. Os logs deverão conter, no mínimo, identificação do usuário, data e hora do evento e descrição da ação executada.

O sistema deverá possuir mecanismo de auditoria que permita rastrear e registrar todas as ações relevantes realizadas pelos usuários, assegurando rastreabilidade, integridade.

O módulo de auditoria deverá possibilitar consultas por filtros (usuário, período, tipo de ação, entre outros) e geração de relatórios, de modo a apoiar atividades de fiscalização contratual, controle interno e eventuais auditorias externas.

6.3. Requisitos Operacionais

A execução dos serviços deverá ocorrer por meio de rede de estabelecimentos credenciados pela CONTRATADA, aptos a realizar os serviços demandados, observadas as seguintes diretrizes:

- A contratada deverá realizar avaliação técnica in loco, por meio de responsável técnico devidamente qualificado e com conhecimento compatível com as especificidades da frota, abrangendo todos os veículos integrantes, com a finalidade de elaborar plano individualizado de manutenção preventiva para cada unidade, em conformidade com as recomendações do respectivo fabricante.
- As despesas decorrentes da realização da avaliação e da elaboração dos planos de manutenção preventiva correrão integralmente por conta da contratada, não gerando qualquer ônus adicional à contratante.
- A CONTRATADA deve efetuar chamadas para a realização das manutenções preventivas programadas devem ser realizadas por quilometragem atingida ou por periodicidade definida conforme a montadora do veículo, devendo ser enviado aviso via e-mail;
- A CONTRATADA deve garantir que os preços cobrados na rede credenciada terão como limite máximo o praticado nas autorizadas dos veículos e/ou com os valores médios praticados no mercado, o que for mais vantajoso para a CONTRATANTE.
- Os estabelecimentos credenciados da CONTRATADA deverão emitir notas fiscais distintas para os serviços de mão de obra e para o fornecimento de peças, vedada a consolidação de ambos em um único documento fiscal.
- A CONTRATADA deverá gerenciar, manter e ampliar, quando necessário, a rede credenciada, de forma a garantir atendimento adequado às unidades da UFRGS;
- Todos os serviços executados deverão ser precedidos da obtenção de, no mínimo, três orçamentos, os quais deverão ser previamente analisados, autorizados pela contratante e devidamente registrados no sistema.
- A CONTRATADA é obrigada a dar garantia dos serviços por ela executados ou sob sua responsabilidade, sem qualquer ônus para a UFRGS, independentemente do local em que foram realizados, desde que seja constatada falha na execução dos serviços;
- A garantia dos serviços executados será de responsabilidade da CONTRATADA, obrigando-se a administrar o processo de garantia junto à Oficina Credenciada;
- Todos os custos relacionados à administração da garantia, incluindo fretes, impostos, serviços de reparação, despesas com deslocamento de equipes, comunicação e demais encargos, serão de responsabilidade exclusiva da CONTRATADA, sem qualquer ônus adicional para a UFRGS;
- Implantar, no prazo máximo de 15 (quinze) dias após a assinatura do contrato, os serviços objeto deste termo de referência;

- A CONTRATADA deverá disponibilizar, durante toda a vigência do contrato, profissional qualificado para atuar como **gestor dedicado da conta**, o qual será responsável pelo relacionamento operacional com a CONTRATANTE, pela coordenação das demandas relativas à manutenção da frota e pelo acompanhamento do desempenho da rede credenciada. O gestor dedicado poderá atuar de forma remota, desde que tal modalidade não comprometa a tempestividade do atendimento, a efetividade da comunicação e a plena execução de suas atribuições.

6.4. Requisitos de Gestão, Controle e Transparência

A solução deverá permitir gestão centralizada e rastreável da manutenção da frota, assegurando:

- visibilidade integral dos custos por veículo, tipo de serviço e período;
- acompanhamento da disponibilidade da frota;
- identificação de padrões de falhas recorrentes;
- suporte à tomada de decisão gerencial;
- rastreabilidade das autorizações, execuções e pagamentos.

6.5. Requisitos de Planejamento e Previsibilidade Orçamentária

A contratação deverá incorporar mecanismos que contribuam para maior aderência entre a estimativa de custos e a execução real, permitindo:

- acompanhamento contínuo da execução financeira;
- identificação antecipada de tendências de consumo;
- mitigação de riscos de esgotamento prematuro do saldo contratual;
- maior previsibilidade orçamentária ao longo da vigência.

6.6. Requisitos Ambientais e de Sustentabilidade

A execução dos serviços deverá observar a legislação ambiental vigente, em especial no que se refere:

- ao descarte adequado de resíduos, peças, insumos e lubrificantes;
- à utilização de peças, materiais e componentes em conformidade com normas técnicas e ambientais;
- à adoção de práticas que minimizem impactos ambientais associados à manutenção da frota.

6.7. Requisitos de Conformidade Legal e Contratual

A solução deverá atender integralmente:

- à Lei nº 14.133/2021;
- às normas aplicáveis à Administração Pública Federal;
- às normas internas da UFRGS, quando pertinentes;
- às disposições que vierem a ser estabelecidas no Termo de Referência, Edital e Contrato.

6.8. Requisitos de Escalabilidade e Continuidade

A solução deverá ser compatível com a escala e a complexidade da frota da UFRGS, permitindo:

- adaptação a variações na quantidade e no perfil dos veículos;
- inclusão de novos serviços, veículos ou unidades;

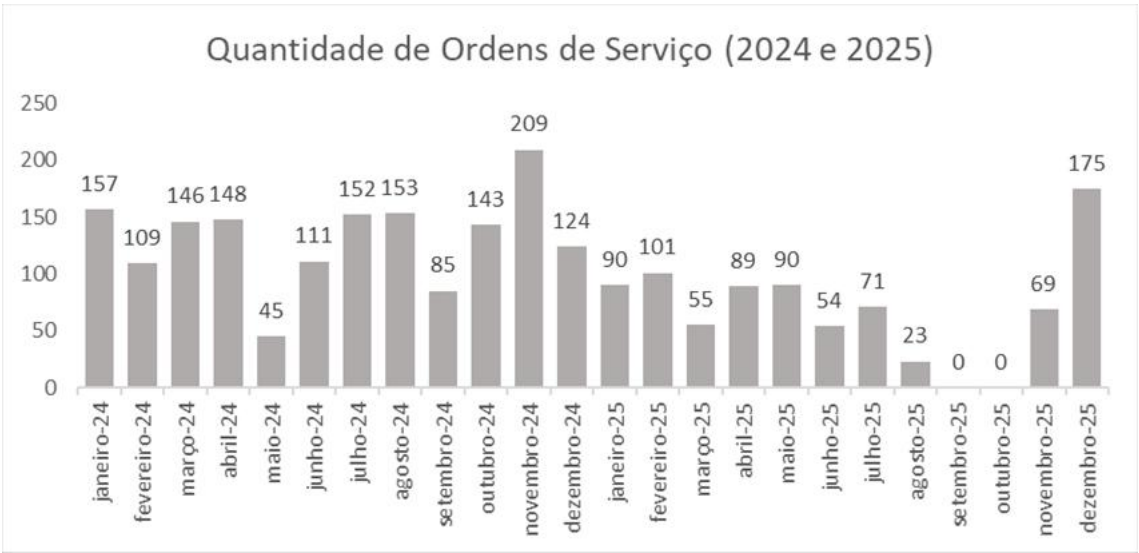
- continuidade da prestação dos serviços durante toda a vigência contratual, sem prejuízo às atividades institucionais.

7. Estimativa das Quantidades a serem Contratadas

A estimativa de quantitativos apresentada neste Estudo Técnico Preliminar possui caráter meramente exemplificativo, não se configurando como compromisso de consumo mínimo por parte da Administração.

Tal estimativa deve ser analisada à luz das características heterogêneas da frota da Universidade Federal do Rio Grande do Sul – UFRGS, composta por veículos e equipamentos de diferentes marcas, modelos, idades, finalidades e condições de uso, o que, na prática, dificulta a padronização e a comparabilidade direta, inclusive em relação a contratações realizadas por outras instituições públicas.

A projeção dos quantitativos foi elaborada com base na análise do histórico de consumo efetivamente realizado pela UFRGS em contratos anteriores de manutenção de frota, considerando a frequência de manutenções preventivas e corretivas registradas ao longo dos exercícios anteriores. A partir dessa análise, estima-se, de forma referencial, a ocorrência de aproximadamente 1.200 ordens de serviço por ano, número utilizado exclusivamente para fins de planejamento, dimensionamento da contratação e avaliação da viabilidade da solução proposta.



Ressalta-se que a quantidade efetivamente demandada poderá variar ao longo da execução contratual, em função de fatores como uso operacional da frota, envelhecimento dos veículos, condições de operação, eventos imprevistos e alterações na composição da frota, sendo a contratação executada sob demanda, conforme as necessidades da Administração.

8. Estimativa do Valor da Contratação

Valor (R\$): 3.733.547,38

Os valores apurados contemplam os gastos com peças e serviços de manutenção preventiva e corretiva, tendo sido considerados, para fins de consolidação, apenas os valores efetivamente empenhados, liquidados e pagos no período, o que confere maior precisão e aderência à realidade da execução contratual.

A opção metodológica pela utilização exclusiva dos dois exercícios mais recentes justifica-se pela necessidade de mitigar distorções decorrentes de séries históricas longas, as quais podem incorporar padrões de consumo superados, alterações na composição da frota, mudanças operacionais ou contextos atípicos que não mais

refletem a realidade atual da Instituição. Registra-se, ainda, que, no período analisado, o quantitativo de veículos da frota manteve-se estável, o que reforça a comparabilidade entre os exercícios e a confiabilidade do recorte temporal adotado como base para a estimativa.

A partir dos valores consolidados dos exercícios de 2024 e 2025, foi calculada a média aritmética dos gastos anuais, obtendo-se um montante de referência representativo do comportamento recente da despesa com manutenção da frota. Com o objetivo de evitar uma contratação subdimensionada e considerando a necessidade de preservação do poder de compra ao longo do período contratual, aplicou-se uma margem de segurança de 10%, em razão do envelhecimento da frota e do potencial aumento da demanda por serviços de manutenção. Na sequência, procedeu-se à projeção de correção monetária com base no Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), adotando-se como parâmetro a taxa projetada de 4,05% para o exercício de 2026, conforme Relatório Focus do Banco Central do Brasil, extraído em 09/01/2026.

Diante desse cenário, a Administração reconhece a necessidade de adoção de medidas estruturantes para a contenção dessas despesas, comprometendo-se a dispender esforços na redução dos patamares de gasto, por meio da implementação de mecanismos de proteção previstos nesta licitação, bem como do fortalecimento de políticas internas de uso racional, controle e gestão da frota institucional.

Os valores consolidados e a metodologia adotada para a estimativa encontram-se sintetizados na tabela a seguir, a qual integra o presente Estudo Técnico Preliminar e serve de base para o dimensionamento da contratação.

Estimativa Anual de Gastos com Manutenção da Frota

Ano	Peças	Serviços	Valor
2024	R\$ 2.347.791,50	R\$ 1.059.608,48	R\$ 3.407.399,98
2025	R\$ 1.951.881,46	R\$ 988.125,22	R\$ 2.940.006,68
Média dos anos de 2024 e 2025	R\$ 2.149.836,48	R\$ 1.023.866,85	3.173.703,33
Margem de segurança para possível aumento da demanda (10%)			317.370,33
Projeção de correção pelo IPCA (Focus) 4,05% (2026)			141.388,48
Total			3.632.462,15

Por fim, esclarece-se que a estimativa apresentada possui finalidade exclusivamente planejadora e orçamentária, não configurando, em nenhuma hipótese, obrigação de consumo ou garantia de execução integral dos valores estimados, uma vez que a execução contratual ocorrerá sob demanda, condicionada às efetivas necessidades da Administração e à disponibilidade orçamentária.

8.1 Da taxa administrativa

A taxa administrativa (ou taxa primária) corresponde à remuneração devida à CONTRATADA pela Administração em razão dos serviços de gestão prestados, consistindo em percentual incidente sobre os valores faturados a título de fornecimento de peças e de execução dos serviços de manutenção. Trata-se, portanto, do principal componente remuneratório da CONTRATADA, dissociado dos custos diretos das peças e dos serviços executados pelas oficinas credenciadas.

A definição de um percentual máximo para a taxa administrativa a ser praticada no contrato de gestão de manutenção de frota constitui medida essencial de regulação econômica da contratação, voltada à proteção do erário, à preservação da competitividade do certame e à mitigação de riscos associados à formação inadequada de preços.

Entretanto, por se tratar de contrato em que o valor efetivamente executado é variável e dependente da demanda, a ausência de um limite máximo previamente definido para a taxa administrativa poderia resultar em distorções relevantes no equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

A fixação de um teto máximo atua, nesse contexto, como instrumento de padronização concorrencial, assegurando que a disputa ocorra dentro de parâmetros razoáveis e alinhados às práticas de mercado.

A estipulação do percentual máximo da taxa administrativa foi precedida de levantamento de mercado, com análise de contratos similares celebrados por órgãos e entidades da Administração Pública. Tal levantamento permitiu identificar uma faixa de valores usualmente praticada, a partir da qual foi definido um teto compatível com a realidade do mercado, suficiente para remunerar adequadamente a CONTRATADA e, simultaneamente, evitar a oneração excessiva do contrato.

Ressalte-se que a fixação de um limite máximo não elimina a competitividade, tampouco impede a obtenção da proposta mais vantajosa. Ao contrário, preserva o caráter competitivo do certame ao estimular a disputa por eficiência operacional, inovação tecnológica e qualidade da gestão, em detrimento da simples majoração de margens remuneratórias. As licitantes permanecem livres para ofertar taxas inferiores ao teto estabelecido, sendo esse elemento objeto direto de disputa.

Sob o prisma do controle externo, a adoção de parâmetros máximos para componentes relevantes da remuneração contratual encontra respaldo no entendimento consolidado do Tribunal de Contas da União, segundo o qual a Administração pode — e deve — estabelecer limites objetivos quando estes se mostrem necessários à garantia da economicidade, da razoabilidade e da previsibilidade dos custos, especialmente em contratos de natureza continuada e de execução indireta.

Dessa forma, a fixação do percentual máximo da taxa administrativa configura-se como medida preventiva e racional de governança contratual, alinhada aos princípios da legalidade, eficiência, economicidade e transparência, contribuindo para a adequada formação de preços, para a mitigação de riscos financeiros e para a efetiva obtenção da proposta mais vantajosa para a Administração.

Para fins de transparência, controle e adequada fiscalização da execução contratual, a taxa administrativa deverá ser obrigatoriamente discriminada na nota fiscal — ou, nos casos em que não houver emissão de nota fiscal, na respectiva fatura — de forma destacada e individualizada, independentemente de se tratar de percentual positivo (acréscimo) ou negativo (desconto).

Tal medida possibilita a clara segregação entre os valores cobrados pelas oficinas credenciadas e o montante correspondente à taxa administrativa, assegurando maior clareza na formação do preço e fortalecendo os mecanismos de governança e controle da contratação, em consonância com os princípios da publicidade, da transparência e da economicidade.

Para definição da taxa administrativa máxima foi levando em consideração processos licitatórios com o mesmo objeto dentro do ano de 2025 na esfera federal e que usaram do mecanismo de limitação da taxa administrativa onde se chegou à média de 2,78% conforme tabela abaixo.

Contratações Públicas de Gestão de Frota – Taxas Administrativas Máximas

UASG	Órgão	Pregão	Data para propostas	Taxa administrativa máxima
154047	UNIVERSIDADE FEDERAL DE PELOTAS/RS	90023/ 2025	21/07/2025	1,01%
154040	FUNDAÇÃO UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA – FUB	90307 /2025	30/10/2025	2,13%
153103	UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO NORTE	90067/ 2024	08/04/2025	1,75%
112408	MINISTERIO DA DEFESA	90001/ 2024	10/10/2025	5,00%
158092	UNIVERSIDADE FEDERAL DO RECONCAVO DA BAHIA – UFRB	90046/ 2025	10/11/2025	4,00%
			Média	2,78%

Cabe destacar que será admitida a apresentação de taxa administrativa negativa, desde que a licitante comprove, de forma objetiva e suficiente, a exequibilidade da proposta, demonstrando que o percentual ofertado é compatível com os custos necessários à prestação dos serviços de gestão, operação, controle e disponibilização da plataforma tecnológica, sem comprometer o equilíbrio econômico-financeiro do contrato. A Administração poderá, no exercício do seu poder-dever de verificação da exequibilidade, desclassificar propostas cuja taxa administrativa negativa revele-se inexecutável ou indique a possibilidade de compensação indireta de valores ao longo da execução contratual, em afronta aos princípios da economicidade, da vantajosidade e da eficiência, bem como aos entendimentos consolidados do Tribunal de Contas da União.

8.1.1. Da verificação da exequibilidade da taxa administrativa negativas

A exequibilidade das propostas que contenham taxa administrativa negativa significativamente reduzida será avaliada pela Administração de forma objetiva, técnica e motivada, considerando as condições específicas do contrato e os elementos apresentados pela licitante, nos termos da legislação vigente.

Para fins dessa avaliação, a licitante que ofertar taxa negativa deverá apresentar planilha de composição de custos, memória de cálculo ou outros documentos técnicos idôneos que demonstrem, de maneira clara e verificável, a viabilidade econômico-financeira da proposta, evidenciando que a taxa administrativa ofertada é suficiente — ou que sua negatividade é compensada de forma lícita e transparente — para suportar os custos inerentes à prestação dos serviços, sem transferência indevida de ônus à Administração ou à rede credenciada.

Na análise da exequibilidade, a Administração poderá considerar, entre, outros aspectos:

I – A compatibilidade da taxa administrativa ofertada com os custos operacionais mínimos necessários à execução do objeto contratual, tais como infraestrutura tecnológica, pessoal, sistemas de controle, auditoria e suporte operacional;

II – O risco de compensação indireta de valores ao longo da execução contratual, especialmente por meio de práticas que possam impactar os preços de peças, serviços ou condições comerciais impostas à rede credenciada;

III – a aderência da proposta aos parâmetros de mercado, a experiências contratuais anteriores da licitante e a referências obtidas em contratações similares;

IV – A compatibilidade da proposta com a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato ao longo de sua vigência.

Constatada a inexecuibilidade da proposta, ou identificados indícios de que a taxa administrativa negativa poderá resultar em desequilíbrio econômico-financeiro, prejuízo à execução contratual ou compensação indevida de valores durante a vigência do contrato, a Administração poderá desclassificar a proposta, mediante decisão devidamente fundamentada.

8.2 Da taxa secundária, e da fundamentação técnica para a fixação do seu percentual máximo

A taxa secundária corresponde ao percentual eventualmente cobrado pela CONTRATADA junto à sua rede de oficinas credenciadas, a título de remuneração pela intermediação, pela gestão operacional e pela administração do contrato. Embora tal taxa não represente custo direto para a Administração, verificou-se, em experiências contratuais pretéritas da própria Universidade, que esses percentuais elevados acabam sendo repassados às oficinas credenciadas, as quais tendem a incorporá-los aos valores cobrados pelos serviços e peças, produzindo, de forma indireta, impacto financeiro sobre a execução contratual e onerando o erário.

Por esse motivo a taxa secundária não será objeto de disputa nem integrada à taxa administrativa, em razão de sua natureza econômica distinta no modelo de contratação adotado. A taxa administrativa (ou taxa primária) constitui a única forma de remuneração direta da CONTRATADA pela UFRGS, correspondente aos serviços de gestão, operação, controle e disponibilização da plataforma tecnológica e por isso deve estar sujeita a lances. Já a taxa secundária, refere-se à remuneração cobrada pela CONTRATADA junto às oficinas credenciadas, no âmbito de relação privada entre particulares, não representando pagamento efetuado pela Administração.

A submissão da taxa secundária à fase de lances, ou sua incorporação à taxa administrativa, implicaria distorção do modelo econômico do contrato. Assim, a definição de teto para a taxa secundária, sem submetê-la à disputa ou somá-la à taxa administrativa, preserva a clareza do modelo remuneratório, evita subsídios cruzados e assegura que a competição ocorra exclusivamente sobre o componente que efetivamente representa custo direto para a UFRGS.

Nesse contexto, a fixação de um percentual máximo para a taxa secundária justifica-se, em última instância, pela necessidade de proteção ao erário e de preservação do princípio da economicidade.

Dessa forma, a estipulação de um teto para a taxa secundária configura-se como medida preventiva, racional e proporcional de controle, destinada a mitigar riscos financeiros, assegurar maior previsibilidade na formação dos preços e evitar distorções concorrenciais ao longo da execução contratual. A medida encontra amparo nos princípios da legalidade, eficiência, razoabilidade e economicidade, previstos na legislação aplicável às contratações públicas.

O entendimento quanto à regularidade e à conveniência da fixação de limite máximo para a taxa secundária encontra respaldo na jurisprudência consolidada do Tribunal de Contas da União. No Processo TC nº 014.997 /2021-5, que analisou o Pregão Eletrônico nº 04/2021 da Justiça Federal de 1ª Instância em Goiás, o TCU

examinou os impactos econômicos da taxa secundária em contratos de gestão de manutenção de frota e reconheceu a adequação da previsão de teto como instrumento legítimo de controle, conforme Acórdão nº 1.387 /2021 – Plenário, de relatoria do Ministro Benjamin Zymler.

No mesmo sentido, ao apreciar o Processo TC nº 025.832/2021-2, relativo ao Pregão Eletrônico nº 9/2021 promovido pelo Comando de Fronteira Acre/4º Batalhão de Infantaria de Selva, o Tribunal reafirmou a regularidade da estipulação de limite máximo para a taxa secundária, destacando tratar-se de prática recomendável para o aprimoramento do modelo de gestão contratual, conforme Acórdão nº 1.949/2021, de relatoria do Ministro Augusto Sherman Cavalcanti.

Posteriormente, no âmbito do Processo TC nº 020.468/2022-9, referente ao Pregão Eletrônico nº 38/2022 da Justiça Federal do Paraná, o Tribunal de Contas da União voltou a reconhecer a legitimidade da cláusula que estabelece teto para a taxa cobrada da rede credenciada, entendimento este que culminou no Acórdão nº 2312 /2022-Plenário. Na ocasião, o TCU ressaltou que tal previsão não configura ingerência indevida nas relações comerciais privadas, por estar fundamentada no princípio da razoabilidade e por favorecer a clareza, a objetividade e a previsibilidade na formação das propostas. O Tribunal consignou, ainda, que a fixação de percentual máximo de até 5% mostrou-se compatível com os parâmetros observados em outros certames analisados pela Secretaria de Controle Externo de Aquisições Logísticas – Selog.

No âmbito do levantamento, constatou-se que, os percentuais aceitos e validados pelo TCU nos precedentes analisados situam-se, de modo recorrente, na faixa de até 6%, conforme demonstrado na tabela de referência abaixo.

Diante desse cenário, e considerando os entendimentos firmados pelo Tribunal de Contas da União, a UFRGS adota, como critério técnico e prudencial, a fixação do percentual máximo da taxa secundária em 6%, valor compatível com as práticas reconhecidas como regulares pelo órgão de controle externo e definido com base em análise de mercado, nos termos do que preconiza a Instrução Normativa SEGES/ME nº 73/2020. Tal definição visa assegurar o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, bem como promover maior transparência, previsibilidade e controle dos custos indiretos associados à execução contratual, sem prejuízo da competitividade do certame ou da autonomia operacional da CONTRATADA.

Considerando o exposto, a tabela a seguir apresenta os percentuais máximos de taxa secundária utilizados como referência para a definição do limite adotado no presente processo licitatório.

Referências de Taxa Secundária Máxima em Contratações Análogas

Entidade	UASG / Órgão	Pregão / Ano	Taxa Secundária Máxima	Acórdão TCU
Justiça Federal/GO	90022	04/2021	4,0%	Ac. 1.387/2021
Comando do Exército (4º Batalhão)	160002	09/2021	6,0%	Ac. 1.949/2021
Justiça Federal/PR	90018	38/2022	5,0%	Ac. 2.312/2022
Superintendência do ME/RS	170175	04/2021	10,0%	Ac. 933/2022
Universidade Federal de Pelotas	154047	23/2025	5,0%	Não se aplica

		Média	6,0%	
--	--	-------	------	--

A taxa secundária não será objeto de disputa ou de lances no certame, devendo ser observada, pela CONTRATADA, o percentual máximo estabelecido no edital. **Não obstante, a CONTRATADA deverá disponibilizar à Administração meios claros, objetivos e de fácil acesso que permitam evidenciar, de forma contínua e independente de solicitação formal, o percentual de taxa secundária efetivamente aplicado a cada estabelecimento credenciado.** Tal exigência visa atender ao entendimento firmado pelo Tribunal de Contas da União no Acórdão nº 2312/2022-Plenário, segundo o qual a mera previsão editalícia de limite máximo para a taxa secundária é insuficiente, sendo indispensável a existência de mecanismos que possibilitem à fiscalização do contrato verificar, durante a execução, o efetivo cumprimento das cláusulas pactuadas quanto à taxa cobrada da rede credenciada, sob pena de o limite estabelecido tornar-se inócuo.

Do valor estimado para peças e mão de obra

O valor estimado para peças e mão de obra possui natureza orçamentária, correspondendo ao limite máximo de consumo durante a vigência contratual, não se confundindo com preço unitário nem com remuneração da CONTRATADA. Os preços unitários dos serviços e das peças são variáveis por natureza e inviáveis de serem definidos previamente, em razão da diversidade de demandas, marcas, modelos, níveis de desgaste e tipos de intervenção necessários ao longo da execução contratual.

A Lei nº 14.133/2021, ao tratar do planejamento das contratações e dos critérios de julgamento, atribui à Administração Pública a competência para estruturar o modelo de disputa, definir os parâmetros da contratação e estabelecer quais elementos do objeto serão variáveis e submetidos à competição, bem como aqueles que possuirão caráter fixo ou meramente referencial, desde que tal definição seja técnica, motivada e compatível com o interesse público (arts. 18, 33 e 6º, inciso XX).

Considerando que a vantajosidade econômica efetiva do certame decorre exclusivamente da taxa administrativa ofertada, a submissão do valor global estimado à disputa não produz benefício real à Administração. Assim, o valor global estimado não será objeto de disputa, concentrando-se a competição no componente que efetivamente deve ser disputado — a taxa administrativa — em consonância com os princípios da economicidade, da eficiência e do adequado planejamento, previstos na Lei nº 14.133/2021.

Por fim, inclui-se o valor correspondente à taxa administrativa, apurada mediante a aplicação do percentual máximo de 2,78% sobre o montante de R\$ 3.632.462,15 (três milhões, seiscentos e trinta e dois mil, quatrocentos e sessenta e dois reais e quinze centavos), o que resulta no valor máximo de taxa administrativa de R\$ 100.982,45 (cem mil, novecentos e oitenta e dois reais e quarenta e cinco centavos).

Dessa forma, o valor total estimado da contratação, contemplando peças, mão de obra e taxa administrativa, perfaz o montante de R\$ 3.733.444,60 (três milhões, setecentos e trinta e três mil, quatrocentos e quarenta e quatro reais e sessenta centavos).

A seguir, será apresentada a tabela com a estrutura dos itens da contratação, a qual será dividida em dois itens sendo o primeiro correspondente ao valor global da contratação, representado pela somatória do valor estimado para peças, mão de obra e taxa administrativa. Trata-se de valor de natureza orçamentária, destinado a fixar o teto máximo de execução contratual. Por essa razão, não estará sujeito à fase de lances, a fim de preservar o saldo necessário à adequada execução do contrato, não podendo ser confundido com preço unitário de peças ou serviços, mas sim compreendido como o limite financeiro global da contratação.

O segundo item terá **natureza meramente instrumental**, será sujeito à fase de lances e servirá como balizador para a apuração da taxa administrativa que regerá a execução contratual. Para viabilizar a disputa, será adotado o valor simbólico de R\$ 102,78 (cento e dois reais e setenta e oito centavos), que representa a taxa administrativa máxima de 2,78%, aplicada sobre uma base de referência de R\$ 100,00 (cem reais).

Estrutura de Itens da Contratação e Parâmetros Licitatórios

Item	Catser	Descrição	Valores	Observação
1	25518	Manutenção de veículos automotores – preventiva e corretiva, com fornecimento de peças	R\$ 3.733.444,60	Não sujeito a lances
2	25518	Taxa administrativa	R\$ 102,78	Sujeito a lances
		Total	R\$ 3.733.547,38	

Os lances relativos ao item 2 (dois) ocorrerão na forma de disputa pelo menor preço, sendo o lance vencedor convertido em variação percentual em relação à base de R\$ 100,00 (cem reais). Essa variação corresponderá à taxa administrativa que regerá a execução contratual, devendo ser aplicada sobre o valor dos serviços executados e das peças fornecidas pela rede credenciada, após sua efetiva prestação, resultando em acréscimo quando se tratar de taxa positiva ou em desconto na hipótese de taxa negativa.

O modelo de utilização de valor simbólico referenciado a uma base 100 constitui prática amplamente adotada em contratações dessa natureza, pois viabiliza a competição inclusive em patamares de taxas negativas, assegurando maior vantajosidade à Administração.

A metodologia de apuração observará a seguinte fórmula:

$$\text{Taxa Administrativa (\%)} = ((\text{Valor do Lance} - 100) \div 100) \times 100$$

Assim, quando o valor do lance for superior a R\$ 100,00 (cem reais), a variação percentual resultará em taxa positiva, caracterizando acréscimo sobre o valor dos serviços executados e das peças fornecidas. Por outro lado, quando o lance for inferior a R\$ 100,00 (cem reais), a variação corresponderá a taxa negativa, implicando desconto sobre esses mesmos valores. Na hipótese de lance exatamente igual à base, a taxa administrativa será nula (0,00%).

A seguir, será apresentada tabela exemplificativa de lances e suas respectivas taxas administrativas resultantes, com o objetivo de demonstrar, de forma objetiva, a metodologia de apuração.

Tabela exemplificativa de lances e suas respectivas taxas administrativas

Valor do lance (R\$)	Taxa de administração resultante (%)

R\$ 102,78	2,78%
R\$ 101,00	1,00%
R\$ 100,00	0,00%
R\$ 99,00	-1,00%
R\$ 98,00	-2,00%
R\$ 97,00	-3,00%

9. Justificativa para o Parcelamento ou não da Solução

Os objetos que compõem a solução foram considerados **indivisíveis**, ocorrendo a disposição de forma agregada destes itens em um grupo. A justificativa para a não adoção do parcelamento se deve:

1. em virtude da economia de escala, a redução de custos de gestão de contratos ou a maior vantagem na contratação recomendar a compra do item do mesmo fornecedor;
2. pelo objeto a ser contratado configurar sistema único e integrado e houver a possibilidade de risco ao conjunto do objeto pretendido;
3. o processo de padronização ou de escolha de marca, levar a fornecedor exclusivo.

10. Contratações Correlatas e/ou Interdependentes

Não existem contratações correlatas e/ou interdependentes ao objeto deste estudo técnico preliminar.

11. Alinhamento entre a Contratação e o Planejamento

O objeto da contratação está contemplado no Plano de Contratações Anual – PCA 2026 da UFRGS.

Além disso, a contratação encontra-se alinhada aos objetivos estratégicos do Plano de Desenvolvimento Institucional 2016 - 2026 PDI da UFRGS e com as diretrizes estabelecidas no Plano de Gestão e Logística Sustentável da Universidade Federal do Rio Grande do Sul – PLS UFRGS 2021–2026, instrumento de planejamento institucional que orienta a incorporação de critérios de sustentabilidade, racionalização de gastos e eficiência nos processos de compras e contratações públicas.

O PLS UFRGS destaca, entre seus objetivos específicos, a necessidade de promover a boa gestão de recursos e a eficiência do gasto público, bem como de incluir critérios socioambientais nos editais de licitação para a contratação de serviços, em consonância com o princípio do desenvolvimento nacional sustentável previsto na Lei nº 14.133/2021. Nesse contexto, o plano enfatiza a adoção de práticas que reduzam desperdícios, ampliem a vida útil de bens públicos e promovam a racionalização do consumo de insumos e serviços. Especificamente, essa contratação atinge ao seguinte objetivo do PLS da UFRGS: “Minimizar a necessidade de compras, através da aquisição via outsourcing, quando for vantajoso em termos de custo, tecnologia e eficiência”.

12. Benefícios a serem alcançados com a contratação

Como resultado da presente contratação, espera-se assegurar a continuidade, a eficiência e a confiabilidade da manutenção da frota de veículos da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, de modo a garantir o adequado suporte às atividades administrativas, acadêmicas, de ensino, pesquisa, extensão e desenvolvimento institucional. A adequada manutenção dos veículos é condição essencial para a realização de deslocamentos a serviço, tanto no âmbito da Região Metropolitana de Porto Alegre quanto no interior do Estado e em outras unidades da federação, viabilizando o cumprimento das finalidades institucionais da Universidade enquanto serviço público.

A contratação de empresa especializada para o gerenciamento da manutenção da frota, por meio de plataforma tecnológica e rede credenciada de oficinas, permitirá à Administração reduzir riscos de interrupção dos serviços, evitando a indisponibilidade de veículos e assegurando a continuidade operacional das atividades que dependem de transporte institucional. Tal modelo contribui diretamente para o aumento da segurança dos usuários, a proteção do patrimônio público e a manutenção da qualidade dos serviços prestados à comunidade acadêmica e à sociedade.

Espera-se, ainda, que o modelo adotado proporcione maior eficiência na gestão dos recursos públicos, por meio da racionalização dos processos administrativos relacionados à frota, da diminuição de controles manuais, da redução de custos indiretos e do fortalecimento do controle orçamentário e financeiro. A centralização das informações em sistema informatizado possibilita maior transparência, rastreabilidade e tempestividade dos dados, subsidiando a tomada de decisões gerenciais e a adoção de medidas corretivas de forma mais ágil e fundamentada.

Adicionalmente, a utilização de uma rede credenciada de oficinas distribuídas geograficamente amplia a flexibilidade e a capilaridade do atendimento, permitindo a realização de manutenções com maior rapidez e adequação às necessidades operacionais da frota, inclusive fora da Capital. Esse arranjo reduz o tempo de indisponibilidade dos veículos, otimiza a gestão da manutenção preventiva e corretiva e contribui para a redução de gastos inadequados, a partir do uso de relatórios gerenciais, indicadores de desempenho e mecanismos de controle previstos na contratação.

Por fim, a presente contratação alinha-se aos princípios da economicidade, eficiência, efetividade e planejamento, ao permitir que a Administração concentre esforços em suas atividades finalísticas, delegando a gestão operacional da manutenção da frota a empresa especializada, com vistas à obtenção de maior qualidade, segurança, controle e sustentabilidade na gestão dos recursos públicos.

13. Providências a serem Adotadas

Não há necessidade de adequação do ambiente do órgão em um primeiro momento, tendo em vista que a solução será contratada de acordo com a necessidade e demanda da Universidade.

14. Possíveis Impactos Ambientais

No que se refere aos possíveis impactos ambientais, a presente contratação foi concebida em consonância com as diretrizes de sustentabilidade aplicáveis às contratações públicas, observando-se, no que couber, as orientações constantes no Guia Nacional de Licitações Sustentáveis, elaborado e disponibilizado pela Advocacia-Geral da União (AGU), por intermédio da Consultoria-Geral da União (CGU).

A CONTRATADA deverá atender aos critérios de sustentabilidade ambiental compatíveis com o objeto, em especial aqueles previstos na Lei nº 14.133/2021 (Lei de Licitações e Contratos Administrativos), bem como na Lei nº 12.305/2010, que institui a Política Nacional de Resíduos Sólidos (PNRS), e nas normas infralegais pertinentes à Administração Pública Federal, notadamente a Instrução Normativa SLTI/MPOG nº 01/2010, que

dispõe sobre critérios de sustentabilidade ambiental na contratação de serviços, e a Instrução Normativa SLTI /MPOG nº 02/2014, no que couber, especialmente quanto à racionalização do consumo de recursos e à eficiência energética.

Considerando a natureza do objeto, que envolve a gestão e a operacionalização da manutenção da frota por meio de rede credenciada de oficinas, a CONTRATADA deverá priorizar o credenciamento de estabelecimentos que estejam em conformidade com a legislação ambiental vigente, inclusive no que se refere ao correto gerenciamento, armazenamento, recolhimento e destinação ambientalmente adequada de resíduos gerados nas atividades de manutenção veicular. Destacam-se, nesse contexto, os resíduos classificados como perigosos ou potencialmente poluentes, tais como óleos lubrificantes usados ou contaminados, embalagens de óleos, filtros, estopas, baterias, pneus e demais componentes automotivos, cuja gestão deverá observar o disposto no art. 33, inciso IV, da Lei nº 12.305/2010, bem como a Resolução CONAMA nº 362, de 23 de junho de 2005, e demais normas ambientais correlatas.

A contratação de serviços de manutenção de frota, ao priorizar a manutenção preventiva, o controle sistematizado das intervenções, a gestão eficiente de peças e serviços e o acompanhamento por indicadores de desempenho, contribui diretamente para os objetivos do PLS UFRGS 2021–2026, especialmente no eixo temático de Compras e Contratações Sustentáveis, ao favorecer a redução de custos ao longo do ciclo de vida dos veículos, a diminuição do consumo de recursos e a mitigação de impactos ambientais associados à substituição prematura de bens.

15. Considerações sobre a LGPD

Considerações sobre a LGPD – Tratamento de Dados Pessoais

Em atendimento à Lei nº 13.709/2018 – Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (LGPD) e em consonância com os princípios da Lei nº 14.133/2021, este Estudo Técnico Preliminar analisa se o objeto da contratação envolve, ou não, o tratamento de dados pessoais, com a finalidade de avaliar a necessidade de adoção de medidas de conformidade e de segurança da informação.

15.1. Análise quanto à aplicação da LGPD

Quando aplicável, no curso da execução contratual, poderá haver coleta, armazenamento, processamento ou compartilhamento de dados que possibilitam a identificação de pessoas físicas, tais como:

- informações cadastrais (nome, CPF, RG, endereço, e-mail);
- dados profissionais, acadêmicos ou funcionais;
- dados pessoais sensíveis, nos termos do art. 5º, II, da LGPD, como informações sobre saúde, deficiência, origem étnica ou convicções religiosas.

Nessa hipótese, a Administração Pública atuará como **controladora dos dados pessoais**, e a contratada como **operadora**, devendo ambas observar os princípios da LGPD, especialmente:

- **Finalidade**, com tratamento restrito aos fins da execução contratual;
- **Necessidade**, limitando-se aos dados estritamente indispensáveis;
- **Segurança**, mediante adoção de medidas técnicas e administrativas adequadas;
- **Transparência**, garantindo informações claras aos titulares;
- **Responsabilização**, com demonstração de conformidade com a legislação vigente.

Como decorrência, **poderão ser previstas exigências contratuais**, tais como:

- indicação de encarregado pelo tratamento de dados pessoais (DPO);

- apresentação de programa de governança em privacidade e plano de resposta a incidentes, nos termos do art. 50 da LGPD;
- garantia do exercício dos direitos dos titulares;
- inclusão de cláusulas específicas sobre confidencialidade, segurança da informação e responsabilidade civil.

Por outro lado, **quando não aplicável**, caso se conclua que o objeto da contratação **não envolve tratamento de dados pessoais**, ou que tal tratamento seja meramente incidental, sem identificação de pessoas físicas, entende-se que **não se aplica a LGPD de forma direta**, não sendo necessárias exigências específicas relacionadas à proteção de dados, sem prejuízo da observância geral dos deveres de segurança da informação e sigilo administrativo.

A avaliação quanto à incidência da LGPD poderá refletir, conforme o caso, em requisitos técnicos, cláusulas contratuais ou critérios específicos previstos no edital.

15.2. Checklist de conformidade com a LGPD

Item	Verificação	Observações
O objeto envolve tratamento de dados pessoais?	Sim	Identificar claramente no ETP e utilizar Anexo I ao Contrato – “OBRIGAÇÕES REFERENTES À PROTEÇÃO DE DADOS PESSOAIS, CONFORME DETERMINAÇÕES DA MGI/SGD E TCU PARA INSTRUMENTO CONTRATUAL” e Anexo do “TERMO DE COMPROMISSO E SIGILO”.
Será fornecido um sistema de informação pela CONTRATADA, que permita o tratamento de dados pessoais por múltiplos usuários?	Sim	Identificar claramente no ETP e utilizar ANEXO II ao Contrato - “DECLARAÇÃO SOBRE CONTROLES PARA RISCOS À PRIVACIDADE E À PROTEÇÃO DE DADOS”.

16. Declaração de Viabilidade

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

16.1. Justificativa da Viabilidade

Esta equipe de planejamento declara viável esta contratação com base neste Estudo Técnico Preliminar. A EPC entende, de forma conclusiva, pela adequação da contratação para o atendimento da necessidade a que se destina.

17. Responsáveis

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

JOAO PEDRO PAIM DE ALMEIDA

Integrante Técnico



Assinou eletronicamente em 23/02/2026 às 09:57:19.

SILVANA CORREA PINTO

Integrante Administrativo



Assinou eletronicamente em 13/02/2026 às 16:15:32.