



## ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR

**UNIDADE REQUISITANTE:** Secretaria Municipal de Transporte de Grão Mogol/ MG.

**REQUISITANTE:** Paulo Lincon de Sousa Oliveira.

### **OBJETO:**

Este Estudo Técnico Preliminar (ETP) tem por objetivo apresentar a necessidade, justificativas e elementos técnicos essenciais para subsidiar o processo e analisar a viabilidade técnica, econômica e operacional para a contratação de empresa especializada para prestação de serviços mecânicos diversos de manutenção preventiva e corretiva em veículos leves e pesados, veículos de passeio, utilitários, caminhões, máquinas e equipamentos pertencentes à frota municipal, de diversas marcas e modelos, incluindo serviços de revisão, reparos, substituição de componentes, diagnóstico mecânico e demais serviços correlatos necessários ao pleno funcionamento da frota do Município de Grão Mogol/MG.

### **1 - DESCRIÇÃO DA NECESSIDADE DA CONTRATAÇÃO, CONSIDERADO O PROBLEMA A SER RESOLVIDO SOB A PERSPECTIVA DO INTERESSE PÚBLICO;**

A demanda tem por objeto a contratação de empresa especializada para a prestação de serviços mecânicos diversos, abrangendo manutenção preventiva e corretiva em veículos leves e pesados, veículos de passeio e máquinas pertencentes à frota municipal, de diversas marcas e modelos, com vistas a assegurar a continuidade e eficiência dos serviços públicos prestados pela Administração.

A necessidade da contratação decorre da imprescindibilidade de manter a frota municipal em condições adequadas de funcionamento, segurança e desempenho, tendo em vista que os veículos e máquinas são utilizados diariamente no atendimento de demandas essenciais das diversas Secretarias Municipais, tais como saúde, educação, assistência social, obras, transporte e agricultura.

No contexto institucional, a Administração Pública Municipal depende diretamente da disponibilidade operacional de sua frota para execução de políticas públicas e prestação de serviços à população.

A ausência de manutenção adequada compromete a eficiência administrativa, aumenta o risco de falhas mecânicas, eleva os custos operacionais e pode ocasionar a paralisação de atividades essenciais, afetando diretamente o interesse público.

Sob o aspecto operacional, verifica-se que a diversidade de marcas, modelos e tipos de veículos e máquinas exige suporte técnico especializado e contínuo, não sendo viável, na maioria dos casos, a execução integral desses serviços por equipe própria, seja por limitações estruturais, técnicas ou de pessoal.

Dessa forma, a contratação de serviços especializados mostra-se necessária para garantir a manutenção adequada e tempestiva da frota.



No âmbito social, a adequada manutenção da frota impacta diretamente a qualidade dos serviços públicos prestados à população, especialmente nas áreas sensíveis como saúde (transporte de pacientes), educação (transporte escolar) e infraestrutura (execução de obras e serviços urbanos e rurais), contribuindo para a efetividade das políticas públicas e para o bem-estar da coletividade.

Adicionalmente, a contratação está alinhada aos princípios da eficiência, continuidade do serviço público e economicidade, considerando que a manutenção preventiva reduz a ocorrência de falhas graves e custos elevados com reparos emergenciais, conforme boas práticas recomendadas pelo Tribunal de Contas da União (TCU) e pelo Tribunal de Contas do Estado de Minas Gerais (TCE-MG).

Dessa forma, a presente contratação mostra-se essencial para garantir a operacionalidade da frota municipal, assegurando a continuidade dos serviços públicos, a segurança dos usuários e a adequada gestão dos recursos públicos, em conformidade com a legislação vigente e com o interesse público.

A contratação justifica-se pela necessidade contínua e indispensável de manutenção de veículos da frota municipal, utilizados na execução de atividades essenciais da Administração Pública.

A prestação de serviços mecânicos especializados, tanto de natureza preventiva quanto corretiva, é fundamental para garantir a operacionalidade, segurança e vida útil dos veículos e equipamentos, evitando paralisações inesperadas e assegurando a continuidade dos serviços públicos. A manutenção preventiva, em especial, contribui para a redução de falhas mecânicas, aumento da durabilidade dos bens e diminuição de custos com reparos emergenciais.

Do ponto de vista administrativo, a contratação é necessária em razão da insuficiência de estrutura própria do Município para atendimento integral das demandas de manutenção da frota, seja pela ausência de equipamentos adequados, seja pela limitação de mão de obra especializada. Assim, a terceirização desses serviços mostra-se solução mais eficiente e economicamente viável, conforme práticas adotadas na Administração Pública.

Dentre os benefícios esperados com a contratação, destacam-se:

- a) Aumento da eficiência operacional, com maior disponibilidade da frota para atendimento das demandas das Secretarias;
- b) Garantia da continuidade dos serviços públicos, evitando interrupções decorrentes de falhas mecânicas;
- c) Redução de custos globais, mediante a adoção de manutenção preventiva e planejamento adequado das intervenções;
- d) Melhoria da segurança dos usuários, incluindo servidores e população atendida;
- e) Maior controle e gestão da frota, com registros sistematizados das manutenções realizadas.

Por outro lado, a não realização da contratação poderá acarretar riscos significativos à Administração, tais como:

- a) Paralisação de serviços essenciais, especialmente nas áreas de saúde, educação e infraestrutura;
- b) Aumento de custos decorrentes de manutenções emergenciais e substituição prematura de veículos;



- c) Comprometimento da segurança dos usuários da frota;
- d) Possível responsabilização dos gestores por falhas na gestão e conservação do patrimônio público, conforme entendimento dos órgãos de controle, como o Tribunal de Contas da União (TCU) e o Tribunal de Contas do Estado de Minas Gerais (TCE-MG);
- e) Potencial judicialização em razão da interrupção de serviços públicos essenciais ou acidentes.

A contratação está em consonância com as boas práticas de gestão patrimonial e de frotas públicas, amplamente recomendadas pelos órgãos de controle, que destacam a importância da manutenção adequada como forma de preservação do patrimônio público, de garantia da continuidade dos serviços e da segurança dos usuários.

Dessa forma, resta evidenciada a necessidade e a relevância da contratação pretendida, sendo medida essencial para assegurar a eficiência administrativa, a continuidade dos serviços públicos e a adequada gestão da frota municipal, em conformidade com a legislação vigente e o interesse público.

## **2 - DEMONSTRAÇÃO DA PREVISÃO DA CONTRATAÇÃO NO PLANO DE CONTRATAÇÕES ANUAL, SEMPRE QUE ELABORADO, DE MODO A INDICAR O SEU ALINHAMENTO COM O PLANEJAMENTO DA ADMINISTRAÇÃO;**

Atualmente o Município não possui Plano de Contratações Anual (PCA) formalmente instituído. Entretanto, as demandas são planejadas e inseridas anualmente nos instrumentos de gestão (PPA, LDO e LOA).

A Nova Lei de Licitações, trouxe dentre outros princípios, o Planejamento, sendo que a administração deve prever as ações futuras de modo a adotar as providências mais adequadas e satisfatórias para a finalidade pretendida.

Ocorre que, a Lei nº 14.133/2021 não exige explicitamente que os demais órgãos da administração pública elaborem o Plano de Contratações Anual (PCA), mas a sua elaboração é altamente recomendada para uma gestão eficiente e transparente das contratações públicas.

Embora seja providência de boa prática administrativa, sua adoção continua sendo facultativa aos entes públicos, como se vê do que prevê o inciso VII do artigo 12 e inciso II do §1º do artigo 18 da Lei 14.133/2021:

*“Art. 12. No processo licitatório, observar-se-á o seguinte:*

.....

*VII - a partir de documentos de formalização de demandas, os órgãos responsáveis pelo planejamento de cada ente federativo **poderão**, na forma de regulamento, elaborar plano de contratações anual, com o objetivo de racionalizar as contratações dos órgãos e entidades sob sua competência, garantir o alinhamento com o seu planejamento estratégico e subsidiar a elaboração das respectivas leis orçamentárias.” – GRIFAMOS.*

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



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

II - demonstração da previsão da contratação no plano de contratações anual, **sempre que elaborado**, de modo a indicar o seu alinhamento com o planejamento da Administração;” – GRIFAMOS.

Em artigo publicado no <https://ronnycharles.com.br/wp-content/uploads/2024/12/Artigo-Plano-de-Contratacao-Anual-PCA-e-a-definicao-extralegal-de-sua-obrigatoriedade.pdf> ( 30/05/2025, 16h), os autores Cristiana Fortini e Ronny Charles L. de Torres, assim se manifestam:

*“Apesar do reconhecimento da importância do PCA para o aprimoramento da gestão pública, é necessário avaliar a base normativa que sustenta sua obrigatoriedade. O texto da Lei nº 14.133/2021, ao dispor sobre o tema, utiliza o verbo "poderão" ao prever a elaboração do Plano de Contratação Anual, reservando aos entes federados a discricionariedade quanto à sua confecção.” – GRIFAMOS.*

*“A ausência de termos como "preferencialmente" ou "deverão" reforça a conclusão de que não há obrigação legal para a criação do PCA. Essa facultatividade encontra-se adequada à percepção do Supremo Tribunal Federal de os entes federativos devem gozar de certa liberdade para regular assuntos de forma distinta (STF. RE-RG nº 1.188.352/DF, Pleno. Rel. Min. Luiz Fux, DJe 22.03.2019).” – GRIFAMOS.*

*“O fato de o projeto de lei original prever o PCA como obrigatório não modifica o entendimento. O processo legislativo, ao final, optou por excluir sua cogência, respeitando a autonomia administrativa dos entes federados. Essa decisão não é um detalhe sem importância, mas uma escolha política e legislativa que deve ser respeitada. Imputar uma obrigatoriedade que não encontra respaldo no texto normativo, ainda que com base em interpretações extensivas, é medida que afronta a separação de poderes e o devido processo legislativo.” – GRIFAMOS.*

Até o presente momento, o município não possui Plano de Contratação Anual, mas elabora anualmente o seu planejamento, porém não o nomeia como Plano de Contratação Anual.

Diante da faculdade prevista na lei, como acima indicado, justifica-se, por ora, a ausência da elaboração do Plano Anual de Contratação.

### 3 - REQUISITOS DA FUTURA CONTRATAÇÃO

A empresa contratada deverá possuir capacidade técnica e operacional para executar serviços mecânicos em veículos e máquinas de diferentes marcas e modelos, incluindo especialidades mecânicas, elétricas, e de pintura e funilaria.

A contratada deverá dispor de estrutura física adequada, equipamentos modernos e adequados para a execução de cada tipo de serviço, ferramentas específicas e profissionais qualificados para a execução dos serviços.

Os serviços deverão ser executados conforme normas técnicas aplicáveis, observando padrões de qualidade, segurança e eficiência e indicações do fabricante.



A prestação dos serviços deverá ocorrer de forma parcelada, conforme demanda da Administração Municipal.

A contratada deverá estar em dia com todas as obrigações legais, incluindo registros em órgãos competentes específicos da sua área de atuação, e possuir todas as licenças e alvarás necessários para a prestação dos serviços. Deve também cumprir integralmente a legislação trabalhista, assegurando condições dignas de trabalho para seus empregados.

A empresa contratada deverá adotar práticas sustentáveis em suas operações, incluindo o uso de produtos e processos que minimizem o impacto ambiental e promovam a redução do consumo de recursos.

Será valorizada a utilização de técnicas que diminuam a produção de resíduos e ações que comprovem a redução da emissão de poluentes e a gestão ambiental responsável.

É necessário que a empresa ofereça garantia dos serviços prestados, incluindo peças substituídas, conforme normas de mercado e legislação vigente, por um período mínimo estabelecido.

Os prazos para realização das manutenções preventivas e corretivas devem ser rigorosamente cumpridos, conforme demanda e periodicidade definidas no planejamento da Administração.

A contratada deve apresentar um sistema de gestão e controle dos serviços que seja eficiente e que permita o acompanhamento e controle dos serviços, incluindo relatórios de atividades realizadas e pendências.

Para atendimento adequado à necessidade especificada, os requisitos essenciais à contratação enfatizam a importância de uma prestação de serviços que assegure não apenas a manutenção eficaz da frota, mas também o compromisso com a sustentabilidade ambiental, a aderência a práticas trabalhistas justas e o respeito às normativas legais vigentes.

**4 - ESTIMATIVAS DAS QUANTIDADES PARA A CONTRATAÇÃO, ACOMPANHADAS DAS MEMÓRIAS DE CÁLCULO E DOS DOCUMENTOS QUE LHESS DÃO SUPORTE, QUE CONSIDEREM INTERDEPENDÊNCIAS COM OUTRAS CONTRATAÇÕES, DE MODO A POSSIBILITAR ECONOMIA DE ESCALA;**

A estimativa da quantidade de serviços mecânicos a serem contratados foi elaborada com base em critérios técnicos e administrativos, considerando:

- a) histórico de manutenção da frota municipal nos últimos exercícios;
- b) a quantidade e diversidade de veículos e máquinas pertencentes ao Município;
- c) a intensidade de uso dos veículos por Secretaria; e
- d) a previsão de demandas futuras decorrentes da continuidade dos serviços públicos.

A metodologia adotada observa a utilização de dados históricos e parâmetros objetivos para fundamentação das estimativas e no caso, foram considerados registros internos de ordens de serviço, relatórios de manutenção, consumo de peças e frequência de intervenções mecânicas, permitindo a definição de quantitativos estimados de serviços ao longo do período contratual.



Ressalta-se que, em razão da natureza variável e imprevisível das manutenções preventivas e corretivas, não existe a possibilidade de indicar quantidades exatas.

Quanto à abrangência, a contratação destina-se a atender todas as unidades administrativas que utilizam veículos e máquinas oficiais, destacando-se a Secretaria Municipal de Saúde, Secretaria Municipal de Educação, Secretaria Municipal de Obras e Infraestrutura, Secretaria Municipal de Agricultura, Secretaria Municipal de Assistência Social e demais órgãos que compõem a estrutura administrativa municipal.

Os usuários finais beneficiados incluem servidores públicos, profissionais das áreas operacionais e, principalmente, a população em geral, que depende da adequada prestação dos serviços públicos que utilizam a frota municipal, como transporte de pacientes, transporte escolar, execução de obras e serviços urbanos e rurais e atendimento de outras demandas.

Dessa forma, a estimativa de quantidade e a definição da abrangência da contratação foram estruturadas com base em dados técnicos e históricos, assegurando aderência às necessidades reais da Administração e conformidade com as boas práticas de planejamento das contratações públicas, como abaixo indicado:

ITEM	QTDE	UND	DESCRIÇÃO
1	12	Serv/meses	Contratação de pessoa jurídica para a prestação de serviços mecânicos diversos de manutenção preventiva ou manutenção corretiva, em veículos leves e pesados, veículos de passeio, veículos pesados e máquinas, de diversas marcas, todos da frota municipal, com serviços de torno e solda, funilaria e pintura, reparação e conserto de radiadores, de reparação e manutenção em ar condicionado em veículos, máquinas e tratores, dentre outros, os quais deverão ser prestados na oficina da prefeitura, em jornada mínima de 40 horas semanais.

**5 - LEVANTAMENTO DE MERCADO, QUE CONSISTE NA ANÁLISE DAS ALTERNATIVAS POSSÍVEIS, E JUSTIFICATIVA TÉCNICA E ECONÔMICA DA ESCOLHA DO TIPO DE SOLUÇÃO A CONTRATAR;**

O mercado dispõe de empresas especializadas na prestação de serviços mecânicos automotivos e manutenção de máquinas pesadas, sendo possível a contratação mediante processo licitatório competitivo, como abaixo analisado:

- 1 - Contratação de oficina mecânica especializada
- 2 - Manutenção própria pela Administração
- 3 - Contratação individual por serviço
- 4 - Quarteirização (sistemas de gerenciamento)

**VANTAGENS DA CONTRATAÇÃO DE OFICINA MECÂNICA ESPECIALIZADA**

A contratação de uma oficina mecânica especializada pela Administração Pública para a manutenção da frota de veículos apresenta diversas vantagens operacionais, econômicas e administrativas, contribuindo para a eficiência dos serviços públicos e para a adequada gestão dos recursos públicos.



A manutenção realizada por empresa especializada reduz o tempo de parada dos veículos, garantindo maior disponibilidade para o atendimento das atividades institucionais. Veículos em boas condições de funcionamento permitem a continuidade dos serviços públicos sem interrupções causadas por falhas mecânicas.

A manutenção preventiva e corretiva executada por profissionais qualificados aumenta a segurança dos condutores, passageiros e demais usuários, pois, a identificação precoce de defeitos reduz o risco de acidentes decorrentes de falhas mecânicas.

Embora a contratação represente um investimento contínuo, a manutenção adequada evita danos mais graves aos veículos, reduzindo gastos com reparos emergenciais, substituição prematura de componentes e renovação antecipada da frota.

Oficinas especializadas contam com profissionais capacitados, equipamentos modernos e ferramentas específicas para diagnóstico e reparo dos diversos sistemas dos veículos, o que proporciona maior qualidade nos serviços executados e melhor desempenho da frota.

A contratação permite estabelecer rotinas de manutenção preventiva, cronogramas de revisão e acompanhamento do histórico de cada veículo e esse controle facilita a gestão patrimonial e a tomada de decisões relacionadas à renovação ou substituição da frota.

A terceirização dos serviços de manutenção pode ser mais vantajosa do que a manutenção realizada diretamente pela Administração, especialmente quando não há estrutura própria, equipamentos ou pessoal especializado suficientes, pois, dessa forma, a Administração evita investimentos elevados em oficinas próprias e concentra esforços em suas atividades-fim.

Contratos bem estruturados podem prever garantias para os serviços executados e para as peças utilizadas, proporcionando maior segurança jurídica e técnica para a Administração e reduzindo a ocorrência de retrabalho.

A contratação de oficina especializada, quando realizada mediante procedimento adequado de contratação, contribui para o atendimento dos princípios da legalidade, eficiência, economicidade e interesse público, previstos na Constituição Federal e na legislação de licitações e contratos administrativos.

Dessa forma, podemos afirmar que, a contratação de oficina mecânica especializada constitui medida estratégica para assegurar a conservação, a segurança e a operacionalidade da frota pública, pois, além de promover maior eficiência na prestação dos serviços, contribui para a redução de custos, o aumento da vida útil dos veículos e a melhor aplicação dos recursos públicos, atendendo aos princípios que regem a Administração Pública.

### **DESVANTAGENS DA CONTRATAÇÃO DE OFICINA MECÂNICA ESPECIALIZADA**

Embora a contratação de oficina mecânica especializada possa trazer benefícios à Administração Pública, também apresenta algumas desvantagens e riscos que devem ser avaliados durante o planejamento da contratação e a gestão contratual, como por exemplo:



A Administração passa a depender da capacidade operacional da empresa contratada para realizar os serviços de manutenção e eventuais problemas financeiros, operacionais ou contratuais da oficina podem comprometer a disponibilidade da frota e a continuidade dos serviços públicos.

Caso não haja adequado planejamento, pesquisa de mercado e fiscalização contratual, os custos de manutenção podem ser superiores aos inicialmente previstos.

A utilização excessiva de serviços corretivos, a substituição desnecessária de peças ou a prática de preços acima dos valores de mercado podem elevar significativamente as despesas.

A verificação da efetiva necessidade dos reparos realizados e da qualidade dos serviços executados exige conhecimento técnico por parte dos fiscais do contrato pois, a ausência de fiscalização eficiente pode resultar em pagamentos por serviços inadequados, incompletos ou até não executados.

Mesmo sendo especializada, a empresa contratada pode apresentar falhas na execução dos serviços, utilização de peças de qualidade inferior ou mão de obra inadequadamente qualificada, comprometendo a segurança e a vida útil dos veículos.

Dependendo da demanda da oficina e da quantidade de veículos atendidos, podem ocorrer atrasos na execução dos serviços, aumentando o tempo de indisponibilidade dos veículos e prejudicando as atividades da Administração.

A manutenção veicular envolve peças, componentes e serviços com grande variação de preços, o que pode dificultar a aferição da compatibilidade dos valores cobrados com os praticados no mercado, ou seja, sem mecanismos adequados de controle, existe risco de sobrepreço ou superfaturamento.

Quando toda a manutenção é terceirizada, a Administração pode reduzir sua capacidade de avaliação técnica e diagnóstico de problemas da frota, tornando-se cada vez mais dependente dos prestadores de serviço para decisões relacionadas à manutenção dos veículos.

Podem ocorrer situações como descumprimento de prazos, indisponibilidade de peças, interrupção dos serviços, falhas na comunicação entre a contratada e a Administração ou dificuldades na aplicação de garantias, exigindo atuação constante da gestão e fiscalização do contrato.

A terceirização não elimina a responsabilidade da Administração sobre a adequada execução dos serviços, pelo contrário, exige acompanhamento permanente, controle documental, conferência de orçamentos, análise de peças substituídas e monitoramento dos indicadores de desempenho do contrato.

Assim, as principais desvantagens da contratação de oficina mecânica especializada estão relacionadas à dependência de terceiros, aos riscos de aumento de custos, à necessidade de fiscalização técnica eficiente e à possibilidade de problemas na execução contratual.



Por essas razões a Administração deve realizar um planejamento adequado da contratação, estabelecer critérios claros de execução e manter mecanismos eficazes de controle e acompanhamento, de forma a minimizar riscos e assegurar a obtenção dos resultados esperados.

### **VANTAGENS DA MANUTENÇÃO PRÓPRIA PELA ADMINISTRAÇÃO**

A manutenção própria da frota pela Administração Pública consiste na execução dos serviços de manutenção preventiva e corretiva por meio de estrutura, equipamentos e servidores do próprio município.

Em determinadas situações, esse modelo pode apresentar vantagens significativas para a gestão pública, especialmente quando há frota numerosa e demanda contínua por serviços de manutenção, como:

A manutenção realizada internamente proporciona controle direto sobre a execução dos serviços, permitindo à Administração acompanhar de forma imediata os reparos realizados, os materiais utilizados e os custos envolvidos, o que, reduz a dependência de terceiros e facilita a supervisão das atividades.

Ao possuir equipe e estrutura próprias, a Administração diminui sua vulnerabilidade a problemas relacionados a contratos, como atrasos na prestação dos serviços, interrupções por questões financeiras da contratada ou dificuldades decorrentes de processos licitatórios.

A disponibilidade de oficina própria possibilita a realização de manutenções e pequenos reparos de forma mais rápida, reduzindo o tempo de indisponibilidade dos veículos e aumentando a eficiência operacional da frota.

Os profissionais responsáveis pela manutenção passam a conhecer detalhadamente o histórico de cada veículo, suas características e problemas recorrentes, e esse conhecimento favorece a adoção de medidas preventivas e contribui para o aumento da vida útil dos bens.

Quando existe uma frota extensa e utilização intensiva dos veículos, a manutenção própria pode apresentar custos inferiores aos da terceirização, especialmente em serviços rotineiros e de baixa complexidade, em razão da eliminação da margem de lucro de empresas contratadas.

A Administração pode gerenciar diretamente o estoque de peças, lubrificantes e demais insumos, promovendo melhor planejamento das aquisições e reduzindo riscos relacionados à substituição inadequada de componentes.

A existência de equipe própria permite respostas mais rápidas em situações de urgência, especialmente em órgãos que prestam serviços essenciais e não podem depender dos horários ou da disponibilidade de oficinas terceirizadas.

A manutenção própria contribui para a formação e preservação do conhecimento técnico dentro da organização, fortalecendo a capacidade de gestão da frota e permitindo avaliações mais precisas sobre a necessidade de reparos e substituições.



Com equipe própria, a Administração pode estabelecer cronogramas de manutenção preventiva adequados à realidade da frota, reduzindo a ocorrência de falhas mecânicas e aumentando a confiabilidade dos veículos.

Em determinadas instituições, especialmente aquelas ligadas à segurança pública, fiscalização ou atividades estratégicas, a manutenção interna pode proporcionar maior sigilo sobre rotas, operações e características dos veículos utilizados.

Conclui-se que, a manutenção própria da frota pode proporcionar maior controle, agilidade, autonomia e conhecimento técnico à Administração Pública.

Quando existe estrutura adequada, equipe capacitada e uma frota com volume suficiente para justificar os investimentos necessários, esse modelo pode contribuir para a eficiência operacional e para a gestão estratégica dos veículos públicos.

Porém, sua viabilidade deve ser analisada com base em critérios de economicidade, capacidade técnica e interesse público, considerando as características específicas de cada órgão ou entidade.

### **DESVANTAGENS DA MANUTENÇÃO PRÓPRIA PELA ADMINISTRAÇÃO**

A manutenção própria da frota pela Administração Pública, embora possa oferecer maior autonomia e controle sobre os serviços executados, também apresenta diversas desvantagens que devem ser cuidadosamente avaliadas sob os aspectos econômico, operacional e gerencial. Em muitos casos, essas limitações podem comprometer a eficiência e a economicidade da gestão da frota.

A criação e manutenção de uma oficina própria exigem investimentos significativos em instalações físicas, ferramentas, equipamentos de diagnóstico, elevadores automotivos, sistemas de gestão, estoque de peças e demais recursos necessários à execução dos serviços e além disso, há custos permanentes de conservação e atualização dessa estrutura.

A Administração deve dispor de mecânicos, eletricitas, funileiros, gestores e outros profissionais qualificados para atender às diferentes demandas da frota o que gera a necessidade de contratação, capacitação e manutenção desses profissionais, gerando custos contínuos e podem ser dificultadas por limitações de pessoal e restrições orçamentárias.

A evolução constante da tecnologia automotiva exige atualização frequente de equipamentos, softwares de diagnóstico e capacitação técnica dos servidores pois, a falta de atualização pode comprometer a qualidade dos serviços e dificultar a manutenção de veículos mais modernos.

Mesmo em períodos de menor utilização da oficina, a Administração continua arcando com despesas relacionadas a salários, encargos, energia, manutenção de equipamentos e demais custos operacionais, o que pode reduzir a economicidade do modelo, especialmente em órgãos com frota reduzida.

Frotas compostas por veículos de diferentes fabricantes exigem conhecimentos técnicos específicos, ferramentas especializadas e acesso a informações técnicas variadas e manter essa diversidade de recursos internamente pode ser complexo e oneroso.



Sem mecanismos adequados de gestão, controle e avaliação de desempenho, a oficina própria pode apresentar menor produtividade em comparação com empresas especializadas que atuam em ambiente competitivo e possuem processos mais eficientes.

A manutenção própria demanda controle rigoroso de peças, componentes, pneus, lubrificantes e outros materiais, uma vez que, a má gestão dos estoques pode resultar em desperdícios, perdas, deterioração de materiais, compras emergenciais ou falta de itens essenciais.

Todos os riscos relacionados à execução dos serviços recaem diretamente sobre a Administração, incluindo falhas técnicas, acidentes de trabalho, gestão ambiental de resíduos, aquisição de insumos e cumprimento das normas de segurança e saúde ocupacional.

A gestão de uma oficina mecânica exige dedicação administrativa significativa, envolvendo planejamento, supervisão de pessoal, aquisição de materiais, manutenção de equipamentos e, em alguns casos, isso pode desviar recursos humanos e gerenciais de atividades diretamente relacionadas à missão institucional do órgão.

Em situações de aumento repentino da demanda por manutenção, a capacidade da oficina própria pode ser insuficiente para atender todas as necessidades da frota e a ampliação da estrutura ou da equipe geralmente demanda tempo e recursos adicionais, reduzindo a flexibilidade da Administração.

Quando a frota é pequena ou a demanda por manutenção é irregular, os custos de manter uma estrutura própria podem superar os benefícios obtidos, tornando o modelo menos econômico do que a contratação de serviços especializados no mercado.

Como se observa, as principais desvantagens da manutenção própria da frota estão associadas aos elevados custos de estrutura e pessoal, à necessidade de constante atualização tecnológica, à complexidade administrativa e aos riscos de ineficiência econômica.

Dessa forma, a adoção desse modelo deve ser precedida de estudos técnicos que demonstrem sua viabilidade, economicidade e capacidade de atender adequadamente às necessidades da Administração Pública, em conformidade com os princípios da eficiência, da economicidade e do interesse público.

### **VANTAGENS DA CONTRATAÇÃO INDIVIDUAL POR SERVIÇO**

A contratação individual por serviço para manutenção da frota consiste na realização de procedimentos específicos de contratação sempre que surgir a necessidade de reparo ou manutenção de um veículo, em vez de manter um contrato contínuo com uma única empresa ou uma rede credenciada.

Esse modelo pode apresentar diversas vantagens para a Administração Pública, especialmente em situações de baixa demanda ou quando as necessidades de manutenção são esporádicas.

A Administração pode selecionar, para cada serviço, a oficina ou empresa mais adequada às características do reparo necessário, considerando especialização técnica, localização, prazo de execução e custo-benefício.



A competição entre fornecedores para cada demanda pode favorecer a obtenção de propostas mais vantajosas, permitindo que a Administração contrate os serviços pelo menor preço ou pela melhor relação custo-benefício.

Cada veículo ou tipo de defeito pode exigir conhecimentos especializados e a contratação individual permite buscar empresas com expertise específica para cada situação, aumentando a qualidade dos serviços executados.

Quando a frota é reduzida ou a necessidade de manutenção ocorre de forma eventual, a contratação individual pode evitar despesas associadas à manutenção de contratos continuados ou estruturas permanentes de atendimento.

Cada contratação é analisada individualmente, possibilitando avaliação detalhada dos serviços necessários, dos orçamentos apresentados e dos custos envolvidos, favorecendo a transparência e a rastreabilidade dos gastos públicos.

A Administração não fica vinculada a uma única oficina ou empresa por longo período, pois, caso um prestador apresente problemas de qualidade, atrasos ou preços inadequados, outro fornecedor poderá ser contratado para os serviços futuros.

A contratação por demanda pode ampliar a participação de pequenas e médias empresas, promovendo maior concorrência entre fornecedores e contribuindo para o desenvolvimento econômico local.

Como não há dependência contratual prolongada, a Administração pode deixar de contratar empresas que não atendam adequadamente às exigências técnicas ou aos padrões de qualidade estabelecidos.

Alterações na composição da frota, inclusão de novos modelos ou aquisição de veículos com tecnologias distintas podem ser atendidas com maior facilidade, permitindo a busca de oficinas especializadas para cada situação.

Para órgãos com poucos veículos ou baixa frequência de manutenção, a contratação individual pode representar uma alternativa mais econômica do que manter contratos amplos ou estruturas próprias de manutenção.

Assim, pode-se afirmar que, a contratação individual por serviço para manutenção da frota oferece vantagens relacionadas à flexibilidade, competitividade, especialização técnica e controle dos gastos públicos.

Esse modelo pode ser especialmente adequado para órgãos com frota reduzida ou demanda esporádica de manutenção, permitindo que a Administração selecione, em cada caso, a solução mais vantajosa para atender ao interesse público, observando os princípios da economicidade, eficiência e seleção da proposta mais vantajosa.

## **DESVANTAGENS DA CONTRATAÇÃO INDIVIDUAL POR SERVIÇO**



A contratação individual por serviço para manutenção da frota, embora ofereça flexibilidade e possibilidade de competição entre fornecedores, também apresenta desvantagens significativas para a Administração Pública, e essas limitações podem impactar a eficiência operacional, aumentar os custos administrativos e comprometer a disponibilidade dos veículos quando não houver planejamento adequado.

A necessidade de realizar procedimentos de contratação para cada manutenção pode prolongar o tempo entre a identificação do problema e a execução do serviço, pois, esse processo pode resultar em maior indisponibilidade dos veículos e prejuízo à continuidade das atividades administrativas.

Cada contratação demanda atividades de planejamento, pesquisa de preços, elaboração de documentos, análise de propostas, emissão de empenhos, fiscalização e pagamento e a repetição desses procedimentos para cada serviço gera maior carga de trabalho para os setores administrativos e gastos.

A utilização de diferentes oficinas ao longo do tempo pode resultar em padrões distintos de qualidade, métodos de execução e materiais empregados, dificultando a uniformização dos procedimentos de manutenção da frota.

Contratações isoladas geralmente reduzem o poder de negociação da Administração, já contratos continuados ou sistemas de gerenciamento de manutenção costumam proporcionar melhores condições comerciais em razão do maior volume de serviços contratados.

Em situações emergenciais ou de alta demanda, pode haver dificuldade para encontrar fornecedores disponíveis para atendimento imediato, comprometendo a operacionalidade da frota.

A realização de serviços por diferentes prestadores pode dificultar a consolidação das informações sobre reparos, peças substituídas e custos acumulados de cada veículo, prejudicando a gestão estratégica da frota.

Sem uma relação contratual contínua, os valores cobrados podem variar significativamente entre fornecedores e ao longo do tempo, dificultando o planejamento orçamentário e a previsibilidade dos gastos.

A ausência de um contrato previamente estruturado pode levar a situações em que a Administração necessite contratar serviços com urgência para restabelecer a operacionalidade de veículos essenciais, reduzindo sua capacidade de negociação e planejamento.

Cada demanda exige análise de preços e verificação das condições de mercado para garantir a vantajosidade da contratação e esse procedimento consome tempo e recursos administrativos de forma recorrente.

A alternância frequente de prestadores exige acompanhamento contínuo da qualidade dos serviços executados, das peças empregadas e das garantias oferecidas, aumentando a complexidade da fiscalização contratual.



Como os serviços são contratados conforme a necessidade, pode haver dificuldade para estimar com precisão os gastos anuais com manutenção, especialmente em frotas mais antigas ou sujeitas a elevado desgaste operacional.

A contratação individual tende a gerar múltiplos processos e diversos fornecedores, tornando mais complexa a coordenação das atividades, o acompanhamento dos resultados e a obtenção de indicadores gerenciais consistentes.

As principais desvantagens da contratação individual por serviço estão relacionadas ao aumento da burocracia administrativa, à perda de economia de escala, à dificuldade de padronização dos serviços e à menor previsibilidade operacional e orçamentária.

Embora esse modelo possa ser adequado para demandas esporádicas ou frotas reduzidas, sua utilização contínua pode comprometer a eficiência da gestão da frota, exigindo maior esforço administrativo e mecanismos rigorosos de controle para assegurar a economicidade e a qualidade dos serviços prestados.

### **VANTAGENS DA QUARTEIRIZAÇÃO (SISTEMAS DE GERENCIAMENTO)**

A quarterização da manutenção da frota, também conhecida como contratação de sistema de gerenciamento de frota, consiste na contratação de uma empresa especializada para administrar, controlar e operacionalizar a manutenção dos veículos da Administração Pública, geralmente por meio de uma rede credenciada de oficinas e de uma plataforma tecnológica de gestão. Nesse modelo, a empresa gerenciadora atua como intermediária entre a Administração e os prestadores de serviços de manutenção.

Esse modelo tem sido amplamente adotado por órgãos públicos em razão das vantagens operacionais, gerenciais e econômicas que pode proporcionar.

A contratação de uma empresa gerenciadora permite acesso a uma ampla rede de oficinas credenciadas, distribuídas em diferentes localidades o que facilita o atendimento de veículos que operam em diversas regiões, reduzindo deslocamentos e aumentando a capilaridade dos serviços.

A existência de múltiplos fornecedores credenciados reduz a dependência de uma única oficina, possibilitando a execução mais rápida dos serviços e diminuindo o tempo de indisponibilidade dos veículos.

Os sistemas de gerenciamento permitem o acompanhamento em tempo real das manutenções realizadas, dos custos, dos veículos atendidos, das peças substituídas e dos serviços executados, o que proporciona maior controle gerencial e melhor suporte à tomada de decisões.

As plataformas eletrônicas registram todas as etapas do processo de manutenção, desde a solicitação do serviço até a aprovação e o pagamento e esse controle facilita auditorias, fiscalizações e a prestação de contas, aumentando a transparência na aplicação dos recursos públicos.



A empresa gerenciadora assume parte das atividades operacionais relacionadas à busca de fornecedores, obtenção de orçamentos, acompanhamento dos serviços e administração da rede credenciada, reduzindo o trabalho dos setores internos da Administração.

A utilização de uma rede ampla de oficinas favorece a concorrência entre prestadores de serviço e além disso, o sistema permite comparar preços, avaliar orçamentos e identificar alternativas mais vantajosas, contribuindo para a economicidade das contratações.

Os sistemas gerenciais fornecem relatórios consolidados sobre consumo de peças, frequência de manutenção, custos por veículo, custos por unidade administrativa e indicadores de desempenho, permitindo maior controle financeiro e orçamentário.

As plataformas normalmente oferecem ferramentas para monitoramento de quilometragem, controle de revisões periódicas e emissão de alertas para manutenções preventivas, contribuindo para o aumento da vida útil dos veículos.

A gestão centralizada favorece a adoção de critérios uniformes para aprovação de serviços, substituição de peças, emissão de relatórios e acompanhamento dos resultados, promovendo maior padronização da manutenção da frota.

Os sistemas disponibilizam registros eletrônicos, históricos de manutenção, indicadores de desempenho e mecanismos de auditoria que auxiliam os fiscais do contrato na verificação da correta execução dos serviços.

A Administração pode utilizar diferentes oficinas da rede credenciada conforme a localização do veículo, a especialidade necessária ou a disponibilidade de atendimento, sem a necessidade de realizar novas contratações para cada demanda.

A consolidação dos dados da frota permite identificar veículos com custos elevados de manutenção, padrões de consumo, necessidade de renovação da frota e oportunidades de melhoria da gestão patrimonial.

Quando adequadamente estruturada e fiscalizada, a quarteirização pode contribuir para a obtenção de melhores resultados com menor esforço administrativo, alinhando-se aos princípios da eficiência, economicidade e interesse público previstos na Administração Pública.

A quarteirização ou contratação de sistema de gerenciamento de frota apresenta vantagens significativas para a Administração Pública, especialmente no que se refere ao controle gerencial, à transparência, à ampliação da rede de atendimento, à redução da burocracia operacional e à melhoria da eficiência na gestão da manutenção.

Esse modelo é particularmente vantajoso para órgãos com frotas numerosas, descentralizadas ou distribuídas em diferentes localidades, permitindo maior controle dos custos e melhor utilização dos recursos públicos.

#### **DESVANTAGENS DA QUARTEIRIZAÇÃO (SISTEMAS DE GERENCIAMENTO)**



A quarteirização da manutenção da frota, por meio da contratação de empresa especializada para gerenciamento dos serviços e intermediação junto a uma rede credenciada de oficinas, pode proporcionar ganhos de eficiência e controle. Contudo, esse modelo também apresenta desvantagens e riscos que devem ser cuidadosamente avaliados pela Administração Pública antes de sua adoção, especialmente em relação aos custos, à fiscalização contratual e à dependência tecnológica e operacional do sistema contratado.

A contratação da empresa gerenciadora normalmente envolve o pagamento de taxa de administração, remuneração contratual ou outros custos operacionais. Dependendo das condições do contrato e do volume de serviços executados, esses custos podem reduzir ou até eliminar as vantagens econômicas esperadas.

A Administração passa a depender não apenas das oficinas executoras dos serviços, mas também da empresa responsável pelo gerenciamento e eventuais falhas operacionais, dificuldades financeiras, problemas tecnológicos ou descumprimentos contratuais por parte da gerenciadora podem comprometer toda a cadeia de manutenção da frota.

O modelo exige acompanhamento simultâneo da atuação da empresa gerenciadora e das oficinas credenciadas, sendo que, a fiscalização deve verificar não apenas a execução dos serviços, mas também a conformidade dos processos de cotação, autorização, controle de preços e funcionamento do sistema informatizado.

Embora o sistema promova concorrência entre oficinas credenciadas, existe o risco de que os custos administrativos da rede sejam incorporados aos preços finais dos serviços e peças, reduzindo os ganhos de economicidade para a Administração.

A qualidade do atendimento depende diretamente da quantidade e da capacidade técnica das oficinas credenciadas, sendo que, em determinadas localidades, especialmente em municípios menores ou regiões mais afastadas, a rede disponível pode ser limitada, reduzindo a efetividade do modelo.

Problemas de conectividade, indisponibilidade da plataforma, falhas de processamento ou dificuldades de integração dos sistemas podem causar atrasos na autorização dos serviços, na emissão de relatórios e no gerenciamento das informações da frota.

A presença da empresa intermediária pode dificultar a comunicação direta entre a Administração e as oficinas executoras, tornando mais complexa a resolução de problemas técnicos, reclamações e divergências sobre a execução dos serviços.

Dependendo da estrutura da rede credenciada, pode ocorrer concentração dos atendimentos em determinadas oficinas ou grupos empresariais, reduzindo a competitividade efetiva e limitando os benefícios esperados do modelo.

A adequada utilização do sistema de gerenciamento exige conhecimento sobre suas funcionalidades, indicadores e mecanismos de controle.

A falta de capacitação dos responsáveis pela gestão contratual pode comprometer a fiscalização e a obtenção dos resultados esperados.



A empresa gerenciadora geralmente possui maior domínio técnico e operacional sobre os dados da manutenção do que a própria Administração e caso não existam mecanismos adequados de auditoria e controle, essa assimetria pode dificultar a identificação de falhas, sobrepreços ou ineficiências.

A contratação de sistemas de gerenciamento de frota exige estudos técnicos detalhados, definição de indicadores de desempenho, regras de credenciamento, critérios de controle de preços, mecanismos de auditoria e parâmetros de fiscalização, uma vez que, contratos mal estruturados podem gerar conflitos e comprometer a execução do serviço.

A Administração deve demonstrar que os benefícios obtidos com a gestão terceirizada compensam os custos da intermediação sendo que, na ausência de estudos consistentes, podem surgir questionamentos dos órgãos de controle quanto à economicidade e à efetiva vantagem da contratação.

Quando a Administração transfere grande parte do controle operacional para a empresa gerenciadora, pode ocorrer redução da capacidade interna de gestão e análise crítica da manutenção da frota, aumentando a dependência contratual ao longo do tempo.

As principais desvantagens da quarteirização ou da contratação de sistemas de gerenciamento de frota estão relacionadas ao custo da intermediação, à maior complexidade da fiscalização, à dependência tecnológica e operacional da empresa gerenciadora e aos riscos de perda de controle direto sobre os serviços executados.

Por essa razão, a adoção desse modelo deve ser precedida de estudos técnicos que demonstrem sua vantajosidade econômica e operacional, bem como da implementação de mecanismos eficazes de monitoramento, auditoria e gestão contratual, de modo a garantir a observância dos princípios da eficiência, economicidade e interesse público.

Segue um quadro comparativo entre os principais modelos utilizados pela Administração Pública para a manutenção da frota:

<b>Critério</b>	<b>Contratação de Oficina Especializada</b>	<b>Manutenção Própria da Administração</b>	<b>Contratação Individual por Serviço</b>	<b>Quarteirização (Gerenciamento de Frota)</b>
Estrutura própria necessária	Não	Sim	Não	Não
Investimento inicial	Baixo	Alto	Muito baixo	Baixo
Custos fixos	Baixos	Altos	Muito baixos	Baixos a moderados
Custos administrativos	Moderados	Altos	Altos	Baixos
Disponibilidade da frota	Boa	Boa, dependendo da estrutura	Variável	Geralmente alta
Capilaridade de atendimento	Limitada à oficina contratada	Limitada à estrutura própria	Variável	Ampla rede credenciada
Controle direto da execução	Médio	Alto	Alto	Menor
Flexibilidade na escolha do prestador	Baixa	Não aplicável	Muito alta	Média
Necessidade de fiscalização	Alta	Interna	Muito alta	Muito alta
Padronização dos serviços	Alta	Alta	Baixa	Alta
Controle gerencial e indicadores	Médio	Médio	Baixo	Alto
Economia de escala	Média	Dependente do tamanho da frota	Baixa	Alta



Dependência de terceiros	Média	Baixa	Média	Alta
Adequação para frota pequena	Boa	Baixa	Muito boa	Boa
Adequação para frota grande	Boa	Boa	Baixa	Excelente
Agilidade em emergências	Boa	Excelente	Variável	Boa
Complexidade contratual	Média	Baixa	Baixa	Alta

Da análise comparativa podemos afirmar que, a contratação de oficina mecânica especializada, é a solução mais viável para a execução dos serviços.

Este modelo consiste na contratação de oficina para execução dos serviços de manutenção preventiva e corretiva.

Apresenta como pontos fortes a não exigência de investimentos em estrutura própria, possui custos previsíveis, permite padronização dos serviços e facilita a gestão contratual em comparação com contratações isoladas.

Como pontos fracos temos a dependência da capacidade operacional da oficina contratada, menor flexibilidade para escolha de fornecedores e o fato de poder haver limitações geográficas de atendimento.

Assim, observa-se que essa é a solução mais indicada para o município que possui frota de médio porte, concentrada em uma mesma região.

A solução proposta deve, portanto, ser considerada adequada e a mais vantajosa para a Administração Pública, cumprindo o disposto no Art. 11 da Lei 14.133/2021, que enfatiza a necessidade de assegurar a seleção da proposta mais vantajosa, assegurar a justa competição e evitar contratações com sobrepreço ou preços inexequíveis.

## **DA FORMA DE CONTRATAÇÃO**

Com base no referido estudo técnico, o tipo de solução escolhida e que atende às necessidades da Administração, embasado na exposição do problema é a contratação de empresa especializada para a prestação de serviços mecânicos diversos, abrangendo manutenção preventiva e corretiva em veículos leves e pesados, veículos de passeio e máquinas pertencentes à frota municipal, de diversas marcas e modelos, mediante a formalização de Pregão presencial.

A solução se refere ao conjunto de todos os elementos (serviços e outros) necessários para, de forma integrada, gerar os resultados que atendam à Administração, ficando evidenciadas todas as partes necessárias ao atendimento da demanda, necessidade ou problema.

Embora outras formas de contratação possam ser aplicáveis dependendo do contexto e da complexidade de cada serviço, a agilidade e a eficácia do Pregão Presencial no contexto de serviços comuns e recorrentes, justificam a escolha dessa modalidade como a mais vantajosa e conveniente.

Além disso, no contexto da administração pública, a contratação desses serviços é geralmente realizada por meio de licitação tradicional, na modalidade pregão.



A solução escolhida e a ser adotada pela Administração atende plenamente às necessidades da Administração, principalmente pelo fato de que, o município possui menos de 20.000 habitantes, estando dispensado da formalização de licitações eletrônicas, como prevê o inciso II do artigo 176 da Lei 14.133/2021.

É fundamental ressaltar que a solução escolhida é o resultado de uma análise aprofundada das opções disponíveis no mercado, levando em consideração critérios de adequação à demanda local, qualidade, durabilidade, segurança e custo-benefício, o que justifica a sua seleção como a mais apropriada para atender às necessidades do município.

Por este motivo, faz-se a opção por formalizar pregão presencial, de acordo com a solicitação, por se demonstrar a alternativa mais viável e econômica, e assegurar o atendimento das demandas Administrativas.

Por fim, destacamos que a escolha dessa solução valoriza os princípios constitucionais da igualdade, impessoalidade, eficiência e moralidade administrativa, ao proporcionar um processo transparente e justo.

Em suma, a realização da contratação mediante utilização da solução proposta, se apresenta como a opção mais adequada para solucionar o problema apresentado, que traz benefícios técnicos, operacionais e econômicos, garantindo a qualidade dos serviços administrativos.

**6 - ESTIMATIVA DO VALOR DA CONTRATAÇÃO, ACOMPANHADA DOS PREÇOS UNITÁRIOS REFERENCIAIS, DAS MEMÓRIAS DE CÁLCULO E DOS DOCUMENTOS QUE LHE DÃO SUPORTE, QUE PODERÃO CONSTAR DE ANEXO CLASSIFICADO, SE A ADMINISTRAÇÃO OPTAR POR PRESERVAR O SEU SIGILO ATÉ A CONCLUSÃO DA LICITAÇÃO;**

A estimativa de preços será realizada com base no contrato 051/2021, formalizado entre o município de Grão Mogol/MG e a empresa LUIZ CARLOS SILVA FROES 68249632672-ME, CNPJ 41.323.385/0001-05, que está vigente até o dia 27 de maio de 2026, como comprova o próprio contrato e o 4º termo aditivo ao contrato.

O 5º termo aditivo ao contrato 051/2021, comprova que o valor foi reajustado para R\$5.841,00(cinco mil oitocentos e quarenta e um reais), mensais, chegando ao valor total de R\$70.092,00(setenta mil e noventa e dois reais), observando-se o período de 12(doze) meses, como abaixo indicado:

ITEM	DESCRIÇÃO	QTDE	UND	Valor Unitário	Valor Total
01	Contratação de pessoas jurídicas para a prestação de serviços mecânicos diversos de manutenção preventiva ou manutenção corretiva, em veículos leves, veículos de passeio, veículos pesados e máquinas, de diversas marcas, todos da frota municipal, com serviços de torno e solda, funilaria e pintura, reparação e conserto de radiadores, de reparação e manutenção em ar condicionado em veículos, máquinas e tratores, dentre outros, os quais deverão ser prestados na oficina da prefeitura, em jornada mínima de 40 horas semanais.	12	Serv/mês	5.841,00	70.092,00

Seguem anexos a este estudo o Contrato 051/2021 e o 4º e 5º Termos Aditivos.



A pesquisa de mercado foi formalizada considerando o entendimento jurisprudencial que, para efeito de formalização do Estudo Técnico Preliminar, não há a necessidade de se aplicar o rigorismo exigido no artigo 23 da Lei 14.133.

Importante salientar que já existem várias decisões e doutrinas que entendem que o levantamento de preços efetuado para efeito de elaboração do Estudo Técnico Preliminar não precisa seguir os exatos termos do artigo 23 da Lei 14.133/2021.

A exemplo disso temos:

*“ENUNCIADO 3. A estimativa do valor da contratação constante do Estudo Técnico Preliminar, que está relacionada à escolha da solução do que a definição de um preço de referência, não precisa seguir estritamente todas as regras definidas pelo artigo 23 da Lei nº 14.133/2021, permitindo a opção por aferições mais simples, quando cabível. (Aprovado por unanimidade)<sup>1</sup>”*

Dessa forma, para elaboração do Estudo Técnico Preliminar, utilizou-se apenas de fontes que apresentaram o resultado imediato, com simples consulta, uma vez que, a intenção é de apenas subsidiar a escolha da melhor solução, capaz de atender às necessidades do órgão.

No Caderno de Logística para Pesquisa de Preços, elaborado pela União, páginas 10/11, tal disposição é bem clara:

*“Assim, não é obrigatório que a estimativa do valor da contratação, para fins de ETP, siga os procedimentos da IN nº 65, de 2021.(...<sup>2</sup>)”*

Ou seja, Estudo Técnico Preliminar, **não precisa** seguir rigorosamente as exigências do artigo 23 da Lei 14.133/2021, como se observa ainda no Caderno de Logística para Pesquisa de Preços, elaborado pela União, página 11:

*“Destaca-se que a própria Lei nº 14.133, de 2021, diferenciou a redação do art. 6º, XXIII, que trata do valor estimado no termo de referência, e do art. 18, § 1º, que trata do valor estimado no ETP, de modo que, apenas no primeiro, foi referenciada a necessidade de se apresentar os parâmetros utilizados para a obtenção dos preços e para os respectivos cálculos.<sup>3</sup>”*

Em decisão exarada pelo Pleno do Tribunal de Contas do Estado de Minas Gerais, na Denúncia 1177539, que teve como e como Relator o Conselheiro Agostinho Patrus, houve manifestação expressa quanto à não existir a necessidade de se aplicar o rigorismo do artigo 23 quando da elaboração do Estudo Técnico Preliminar, conforme excertos abaixo:

*“Segundo Joel de Menezes Niehbuhr<sup>4</sup>, como o orçamento estimado deve estar presente tanto no ETP como no Termo de Referência, a Administração poderá elaborar um orçamento simples no ETP e, posteriormente, realizar uma pesquisa de preços mais ampla no Termo de Referência, o que foi justamente o que ocorreu no caso em tela.(grifo do autor)*

*Vejamos trecho da obra:*

<sup>1</sup> Enunciado 3 do Instituto Nacional da Contratação Pública (INCP) – I Reunião Técnica do INCP realizada nos dias 1º e 2 de março de 2024 para debater a Lei nº 14.133/2021 e seu impacto em outros textos normativos.

<sup>2</sup> [https://www.gov.br/compras/pt-br/agente-publico/cadernos-de-logistica/midia/caderno-de-pesquisa-de-precos-2023\\_final.pdf/](https://www.gov.br/compras/pt-br/agente-publico/cadernos-de-logistica/midia/caderno-de-pesquisa-de-precos-2023_final.pdf/)

<sup>3</sup> Idem

<sup>4</sup> Licitação Pública e Contrato Administrativo. 5ª Edição. Belo Horizonte: Editora Fórum, 2022, fls. 486.



*Trocando-se em miúdos, o orçamento deve estar no estudo técnico preliminar e também deve estar no termo de referência ou projeto básico. Dois orçamentos sequenciais. Diante de toda essa confusão, propõe-se a seguinte interpretação: **faz-se um orçamento preliminar quando do estudo técnico preliminar, mais simples, sem pesquisa aprofundada de mercado, podendo-se valer de comparativo com contratos antigos do próprio órgão ou entidade ou, no caso de engenharia, utilizando-se de metodologia expedita ou paramétrica.** – GRIFAMOS.*

*Depois, como uma das atividades necessárias para a elaboração do termo de referência ou do projeto básico, definida a especificação do objeto a ser licitado e contratado, **faz-se o orçamento definitivo e mais rigoroso, de acordo com os critérios definidos na Lei n. 14.133/2021.*** – GRIFAMOS.

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

*No mesmo sentido, o Tribunal de Contas da União, no Manual de Licitações e Contratos – Orientações e Jurisprudências<sup>5</sup>, dispõe que o valor previsto no ETP será reexaminado no TR, com mais precisão, vejamos:*

*O orçamento estimado para a solução selecionada durante o ETP será reexaminado e detalhado na fase de elaboração do Termo de Referência (TR). Esse processo visa aumentar a precisão da estimativa, conforme delineado no item 4.3.9.*

*Sidney Bitencourt<sup>6</sup> também opinou sobre o assunto:*

*Na prática, pelos mandamentos legais, a solução será elaborar um orçamento estimado na elaboração do estudo técnico preliminar, que poderá ser aperfeiçoado no termo de referência ou no projeto básico, e, em seguida, o orçamento estimado final, após definição do objeto.* – GRIFAMOS.

*Contudo, pedimos vênias para discordar do Conselheiro Relator, pois, conforme visto acima, o orçamento único a que se refere a Denunciante foi utilizado para fins de elaboração do ETP, sendo que, mais adiante, o Consórcio procedeu à ampliação da pesquisa preços no Termo de Referência, conforme fls. 509/538 do processo licitatório (peça n.º 30, SGAP).*

*Dessa forma, considerando que o Consórcio realizou pesquisa de preços no bojo do Termo de Referência, seguindo os critérios da Lei n.º 14133/2021, utilizando-se de orçamentos coletados junto a mais de três fornecedores, esta Unidade Técnica entende pela impropriedade do presente apontamento. (destaquei)”*

Assim, o valor estimado em nível de ETP deverá ser reavaliado, posteriormente, por meio de pesquisas de preços aplicando-se o que prevê o artigo 23 da Lei 14.133/2021, para aumentar sua precisão e possibilitar servir como parâmetro ao termo de referência.

## **7 - DESCRIÇÃO DA SOLUÇÃO COMO UM TODO, INCLUSIVE DAS EXIGÊNCIAS RELACIONADAS À MANUTENÇÃO E À ASSISTÊNCIA TÉCNICA, QUANDO FOR O CASO**

A solução consiste na contratação de empresa especializada para prestação de serviços mecânicos preventivos e corretivos em veículos leves, veículos de passeio, caminhões, máquinas e equipamentos da frota municipal.

<sup>5</sup> <https://portal.tcu.gov.br/data/files/16/04/09/B2/2DEB19104CE08619E18818A8/Licitacoes-e-ContratosOrientacoes-e-Jurisprudencia-do-TCU-5a-Edicao.pdf>

<sup>6</sup> Nova Lei de Licitações Passo a Passo – 2ª Edição. Belo Horizonte; Editora Fórum, 2022, fls. 238



Os serviços serão executados de forma parcelada, conforme necessidade da Administração, mediante emissão de ordens de serviço.

A contratação será realizada por meio de pregão presencial, com critério de julgamento pelo menor preço.

A Contratada deverá a prestar os serviços de acordo com as normas e procedimentos exigidos pela Prefeitura de Grão Mogol, através do setor de Frotas Municipal.

A contratação visa assegurar a plena manutenção da frota municipal, garantindo eficiência, continuidade e economicidade na prestação dos serviços públicos essenciais.

A demanda por manutenção de veículos é contínua, imprevisível e descentralizada, variando conforme o desgaste natural dos veículos, quilometragem, uso intensivo em vias urbanas e rurais, acidentes, panes mecânicas e outras ocorrências próprias da rotina operacional das Secretarias Municipais.

Essa natureza variável impossibilita a definição prévia de quantitativos e torna inviável a utilização de licitações convencionais com itens e quantidades de serviços previamente estimadas.

Dessa forma, a solução mais eficiente é a contratação de prestadora de serviços que esteja à disposição do município e que poderá ser utilizada sempre que necessário.

A solução como um todo compreende:

- a) Contratação de prestadora de serviços para atender à toda a frota municipal.
- b) Padronização do preço dos serviços que serão pagos mensalmente, garantindo economicidade e transparência.
- c) Reposição imediata de peças e acessórios para evitar paralisação de veículos essenciais às atividades administrativas e operacionais.
- d) Controle administrativo eficiente, por meio de solicitações formalizadas e registros detalhados de cada fornecimento.
- e) Eliminação de estoques excessivos, evitando desperdícios e garantindo consumo conforme real necessidade.
- f) Atendimento descentralizado às diversas Secretarias que utilizam a frota municipal.
- g) Mitigação de riscos financeiros, operacionais e de descontinuidade dos serviços públicos.

Em síntese, a solução proposta permite que o Município mantenha sua frota em pleno funcionamento, atendendo às demandas da população de forma contínua, eficiente e econômica, por meio de um modelo transparente e alinhado às diretrizes da Lei nº 14.133/2021.

## **8 - JUSTIFICATIVAS PARA O PARCELAMENTO OU NÃO DA CONTRATAÇÃO;**

O procedimento terá como critério de julgamento o “menor preço por item”, mostrando-se tecnicamente e economicamente viável o não parcelamento da contratação, tendo em vista que se trata de um único item.



Em regra, conforme disposições estabelecidas na alínea “b”, inciso V, do art. 40 da Lei n.º 14.133/21, o planejamento da contratação deverá atender, entre outros, ao princípio do parcelamento, quando for tecnicamente viável e economicamente vantajoso, com vistas ao melhor aproveitamento dos recursos disponíveis no mercado e à ampliação da competitividade sem perda da economia de escala.

**9 - DEMONSTRATIVO DOS RESULTADOS PRETENDIDOS EM TERMOS DE ECONOMICIDADE E DE MELHOR APROVEITAMENTO DOS RECURSOS HUMANOS, MATERIAIS E FINANCEIROS DISPONÍVEIS;**

Com a contratação pretende-se:

- a) Garantir a continuidade dos serviços públicos;
- b) Reduzir o tempo de paralisação dos veículos e máquinas;
- c) Melhorar as condições de segurança da frota;
- d) Preservar o patrimônio público;
- e) Promover economicidade e eficiência administrativa;
- f) Aumentar a vida útil dos veículos e equipamentos;
- g) Assegurar manutenção adequada e periódica da frota municipal.

O objetivo central é evitar paralisações na frota, assegurando o funcionamento ininterrupto de veículos essenciais às atividades das Secretarias Municipais, tais como:

- a) ambulâncias e veículos de transporte de pacientes;
- b) veículos vinculados à Atenção Básica e vigilância em saúde;
- c) micro-ônibus e ônibus utilizados no transporte escolar;
- d) caminhões, tratores, máquinas pesadas e utilitários da Secretaria de Obras;
- e) veículos da Assistência Social e setores administrativos.

A manutenção adequada da frota é condição indispensável para a continuidade dos serviços públicos de saúde, educação, infraestrutura, assistência e mobilidade.

Como a prestação de serviços será realizada na oficina da prefeitura municipal, e deverá privilegiar:

- a) diagnóstico técnico;
- b) substituição das peças e acessórios;
- c) troca de óleo;
- d) entrega final do veículo em condições adequadas de uso.

Assim, espera-se significativa redução no tempo de imobilização dos veículos, proporcionando maior disponibilidade operacional.

Melhoria da segurança, confiabilidade e vida útil dos veículos, com a utilização de peças:



- a) novas;
- b) originais ou de primeira linha;
- c) reforma de peças veiculares desde que recuperadas por meio de processos técnicos especializados, restabelecendo suas condições de funcionamento, dentro dos limites de segurança e desempenho previstos.

Garantia de maior desempenho técnico, menor risco de falhas durante o uso e prolongamento da vida útil da frota municipal, o que reduz o risco de acidentes e aumenta a segurança de servidores e usuários.

Previsibilidade, padronização e transparência do preço

- a) pagamento de valor mensal;
- b) maior facilidade para controle, auditoria e fiscalização;

Racionalização dos gastos públicos, uma vez que, o modelo evita:

- a) formação de estoque;
- b) compra antecipada de peças desnecessárias;
- c) perecimento, obsolescência ou incompatibilidade futura;
- d) desperdícios decorrentes de estimativas equivocadas.

Com a sistematização das ordens de serviços e dos relatórios técnicos de cada intervenção, a Administração amplia sua capacidade de:

- a) controlar o histórico de manutenções por veículo;
- b) identificar veículos com alto custo operacional;
- c) planejar futuras substituições da frota;
- d) tomar decisões gerenciais mais assertivas;
- e) melhorar a eficiência do gasto público.

A contratação permite reduzir riscos associados a:

- a) interrupções inesperadas da frota por falta de peças, diante da resposta rápida quando necessárias intervenções;
- b) indisponibilidade de oficinas especializadas;
- c) aumento dos custos de manutenção emergencial;
- d) falhas mecânicas decorrentes de peças de má qualidade;
- e) atraso no atendimento de serviços essenciais à população.

Dessa forma, espera-se o fortalecimento da segurança jurídica e aderência aos princípios legais. Quanto à assistência técnica, espera-se com a contratação, garantir a observação das garantias emitidas pelos fabricantes, mantendo em dia o acompanhamento das manutenções e trocas de óleo exigidos pelos fabricantes.

Pretende-se ainda, garantir:

**a) Manutenção Corretiva:** é o tipo de manutenção mais utilizada, sendo empregada em qualquer empresa que possua itens físicos, qualquer que seja o nível de planejamento de manutenção. Segundo a Norma NBR 5462 (1994), manutenção corretiva é “a manutenção efetuada após a ocorrência de uma pane, destinada a recolocar um item em condições de executar uma função requerida”. Em suma: é toda manutenção com a intenção de corrigir falhas em equipamentos, componentes, módulos ou sistemas, visando restabelecer sua função.



**b) Manutenção Preventiva:** deve ocorrer conforme calendário estipulado de validade ou cronogramas de garantia, sempre considerando, data, Item a ser avaliado e quilometragem rodada. A essência da Manutenção Preventiva é a substituição de peças ou componentes antes que atinjam a idade em que passam a ter risco de quebra. A base científica da Manutenção Preventiva é o conhecimento estatístico da taxa de defeito das peças, equipamentos ou sistemas ao longo do tempo. A Manutenção Preventiva também é chamada de manutenção baseada em intervalos/tempo.

Ao contrário da Manutenção Corretiva a Manutenção Preventiva procura evitar e prevenir antes que a falha efetivamente ocorra. A definição da NBR 5462(1994) para a Manutenção Preventiva é “manutenção efetuada em intervalos predeterminados, ou de acordo com critérios prescritivos, destinada a reduzir a probabilidade de falha ou a degradação do funcionamento de um item”.

Considerando que as manutenções corretivas e preventivas estão quase sempre associadas uma a outra, uma manutenção preventiva em um determinado veículo pode incidir numa manutenção corretiva deste veículo, tornando-se portanto, inviável a sua divisão, o que além de prejudicar o prazo manutenção, dilatando-o em demasia, ainda seria necessário o pagamento de 2 mãos de obras para o mesmo serviço, uma para a detecção do problema e outra para a correção do problema, onerando e muito um serviço de manutenção.

Deve-se considerar ainda, que as empresas não distinguem esses serviços, considerando tudo como manutenção de veículos, cabe que a definição de manutenção preventiva e corretiva, como explicado, é apenas por aspectos doutrinário técnicos, separando por “tipos”, todos os serviços de mesma natureza, visto que são sempre os mesmo serviços, o que o torna corretivo ou preventivo, são suas condições de periodicidade e garantia. Ora, uma manutenção corretiva pode se tornar preventiva, considerando os critérios de validade e garantia. Assim sendo não há motivos para se desassociar os serviços, não havendo o desmembramento em 2 contratos.

A contratação em tela, não se restringe ainda unicamente à prestação de serviços de manutenção automotiva em geral. Trata-se da contratação de um serviço visando ao aumento da eficiência no tocante à manutenção dos veículos utilizados no cumprimento das atribuições do município, de maneira a obter um controle padronizado sobre os serviços contratados.

Em consonância com a visão de futuro do município deve-se almejar modernidade, eficiência, proteção à informação e controle dos serviços prestados, para atender suas atribuições constitucionais, o município pretende adotar essa contratação como importante instrumento gerencial e principalmente operacional.

A frota de veículos do município, conta com uma gama muito diversificada de veículos, seja pelo fabricante, marca/modelo ou ano de fabricação. São veículos convencionais e especiais, ambos com utilização específica e essencial para o desempenho dos serviços prestados pelo município. A frota pode sofrer ainda, constantes alterações, em virtude de doações/aquisições, ocasionando uma demanda de serviços necessários à manutenção muito dinâmica.

**10 - PROVIDÊNCIAS A SEREM ADOTADAS PELA ADMINISTRAÇÃO PREVIAMENTE À CELEBRAÇÃO DO CONTRATO, INCLUSIVE QUANTO À CAPACITAÇÃO DE SERVIDORES OU DE EMPREGADOS PARA FISCALIZAÇÃO E GESTÃO CONTRATUAL;**



Não há necessidade de providências prévias à assinatura do contrato.

Não há necessidade de providências extraordinárias previamente à contratação.

A fiscalização contratual será realizada por servidores previamente designados pela Administração Municipal.

### **11 - CONTRATAÇÕES CORRELATAS E/OU INTERDEPENDENTES;**

As contratações interdependentes relacionadas ao objeto incluem, entre outras, o fornecimento de peças e acessórios automotivos, pneus, baterias, lubrificantes, serviços de guincho, abastecimento de combustível, seguro veicular, rastreamento e telemetria, bem como serviços especializados complementares eventualmente não abrangidos pelo contrato principal.

Tais contratações possuem relação funcional com a manutenção da frota, contribuindo para a continuidade operacional dos veículos e para a eficiência da gestão patrimonial.

Porém, a execução do objeto principal poderá ocorrer de forma autônoma, desde que garantido o fornecimento dos insumos necessários à realização dos serviços de manutenção.

### **12 - DESCRIÇÃO DE POSSÍVEIS IMPACTOS AMBIENTAIS E RESPECTIVAS MEDIDAS MITIGADORAS, INCLUÍDOS REQUISITOS DE BAIXO CONSUMO DE ENERGIA E DE OUTROS RECURSOS, BEM COMO LOGÍSTICA REVERSA PARA DESFAZIMENTO E RECICLAGEM DE BENS E REFUGOS, QUANDO APLICÁVEL;**

A execução de serviços mecânicos em veículos, embora essencial para a manutenção da frota e a continuidade dos serviços públicos, pode gerar diversos impactos ambientais, principalmente quando não há controle adequado dos resíduos e dos processos operacionais.

Geralmente, esses impactos estão relacionados tanto ao uso de substâncias perigosas quanto à geração de resíduos e emissões.

Um dos principais impactos ambientais das oficinas mecânicas é a produção de resíduos classificados como perigosos, tais como:

- a) Óleo lubrificante usado ou contaminado;
- b) Filtros de óleo e de combustível;
- c) Estopas e materiais contaminados com graxa e combustíveis;
- d) Baterias automotivas;
- e) Embalagens contaminadas;
- f) Peças metálicas com resíduos químicos.

Esses materiais, se descartados de forma inadequada, podem contaminar solo e lençóis freáticos.

O vazamento ou descarte incorreto de óleos, combustíveis e fluidos automotivos pode causar:

- a) Contaminação do solo por hidrocarbonetos;
- b) Poluição de rios, córregos e águas subterrâneas;
- c) Degradação de áreas próximas às oficinas.



Mesmo pequenas quantidades de óleo podem ter alto potencial poluente.

Durante a execução de serviços mecânicos podem ocorrer emissões indiretas, como:

- a) Vapores de combustíveis e solventes;
- b) Gases liberados na limpeza de peças;
- c) Poeiras metálicas em processos de lixamento e funilaria;
- d) Emissões decorrentes de testes de motores.

Esses poluentes podem contribuir para a degradação da qualidade do ar local.

Além dos resíduos perigosos, há geração de resíduos comuns, como:

- a) Embalagens plásticas e metálicas;
- b) Papel e papelão;
- c) Restos de peças substituídas.

Sem gestão adequada, esses resíduos podem aumentar o volume em aterros sanitários.

Serviços mecânicos frequentemente utilizam:

- a) Desengraxantes;
- b) Solventes de limpeza;
- c) Tintas e vernizes (em funilaria e pintura);
- d) Produtos anticorrosivos.

Esses produtos podem ser tóxicos e demandam manuseio e descarte controlados.

A operação de oficinas pode gerar:

- a) Ruído de ferramentas pneumáticas e elétricas;
- b) Testes de motores;
- c) Movimentação de veículos pesados.

A poluição sonora pode afetar trabalhadores e comunidades próximas.

A manutenção veicular também impacta o meio ambiente pelo consumo de recursos naturais como:

- a) Água (lavagem de peças e veículos);
- b) Energia elétrica;
- c) Matérias-primas para reposição de componentes.

Falhas operacionais podem resultar em:

- a) Derramamento de óleo e combustíveis;
- b) Incêndios em áreas de armazenamento;
- c) Descarte irregular de resíduos perigosos.

Como se vê, os serviços mecânicos em veículos geram impactos ambientais relevantes, especialmente relacionados à produção de resíduos perigosos, risco de contaminação do solo e da água e emissões atmosféricas. No entanto, esses impactos podem ser significativamente reduzidos por meio de gestão ambiental adequada, cumprimento da legislação, logística reversa e adoção de práticas sustentáveis, como abaixo indicamos.



No contexto da Administração Pública, essas medidas devem ser incorporadas tanto no planejamento da contratação quanto na execução e fiscalização dos serviços de manutenção da frota.

Uma das principais medidas de mitigação é a correta gestão dos resíduos gerados nas oficinas, especialmente os classificados como perigosos.

- a) Armazenamento em recipientes adequados e identificados;
- b) Separação por tipo de resíduo (óleos, filtros, baterias, solventes);
- c) Destinação para empresas licenciadas;
- d) Implementação de planos de gerenciamento de resíduos sólidos (PGRS);
- e) Registro e rastreabilidade da destinação final.

A adoção de sistemas de logística reversa é fundamental para reduzir impactos ambientais:

- a) Óleos lubrificantes usados devem ser encaminhados para rerrefino;
- b) Baterias devem ser devolvidas aos fabricantes ou pontos de coleta autorizados;
- c) Pneus inservíveis devem seguir sistemas de recolhimento e reciclagem;
- d) Peças e componentes podem ser reaproveitados ou reciclados.

Essa prática reduz o descarte inadequado e promove economia circular.

Para evitar a contaminação do solo e da água, devem ser adotadas medidas como:

- a) Pisos impermeabilizados nas áreas de manutenção;
- b) Sistemas de contenção de óleo e combustíveis;
- c) Canaletas e caixas separadoras de água e óleo;
- d) Procedimentos de resposta rápida a derramamentos;
- e) Manutenção preventiva de equipamentos para evitar vazamentos.

Oficinas devem adotar sistemas de tratamento para águas contaminadas:

- a) Separadores água-óleo;
- b) Filtros e sistemas de decantação;
- c) Reutilização de água quando possível;
- d) Descarte conforme normas ambientais.

A redução da poluição do ar pode ser alcançada por meio de:

- a) Uso de produtos menos tóxicos e de baixo VOC (compostos orgânicos voláteis);
- b) Manutenção adequada dos veículos para reduzir emissões;
- c) Ventilação adequada dos ambientes de trabalho;
- d) Evitar funcionamento desnecessário de motores durante testes.

Medidas para mitigar a poluição sonora incluem:

- a) Uso de equipamentos com menor nível de ruído;
- b) Manutenção preventiva de ferramentas;



- c) Isolamento acústico em áreas de maior emissão sonora;
- d) Definição de horários adequados para atividades mais ruidosas.

A própria gestão da frota contribui para a mitigação ambiental:

- a) Manutenção preventiva reduz falhas e vazamentos;
- b) Substituição programada de componentes evita danos maiores;
- c) Uso racional dos veículos reduz desgaste e consumo de recursos;
- d) Renovação da frota com veículos mais eficientes e menos poluentes.

A conscientização é essencial para a efetividade das medidas ambientais:

- a) Treinamento em gestão de resíduos;
- b) Boas práticas de segurança ambiental;
- c) Procedimentos corretos de armazenamento e descarte;
- d) Responsabilização em caso de descumprimento.

As oficinas e serviços contratados devem observar:

- a) Licenciamento ambiental junto aos órgãos competentes;
- b) Cumprimento de normas técnicas e ambientais;
- c) Auditorias e inspeções periódicas;
- d) Inclusão de exigências ambientais nos contratos administrativos.

No âmbito da Administração Pública, a mitigação depende fortemente da fiscalização:

- a) Verificação da destinação correta dos resíduos;
- b) Exigência de certificados de coleta e tratamento;
- c) Monitoramento de práticas sustentáveis;
- d) Aplicação de penalidades em caso de irregularidades.

A mitigação dos impactos ambientais dos serviços mecânicos depende de um conjunto integrado de ações que quando bem implementadas, reduzem significativamente os danos ao meio ambiente, permitindo que a manutenção da frota pública ocorra de forma eficiente, segura e ambientalmente responsável, em consonância com os princípios da sustentabilidade e da Administração Pública moderna.

### 13 - CONCLUSÃO

Com base nas análises realizadas neste Estudo Técnico Preliminar, conclui-se que a contratação de empresa especializada para prestação de serviços mecânicos preventivos e corretivos da frota municipal mostra-se necessária, viável e adequada ao interesse público.

A solução proposta atende aos princípios da eficiência, economicidade, continuidade do serviço público e preservação do patrimônio público.

O responsável pela elaboração do ETP declara ainda que a contratação obedece às disposições Lei Federal n.º 14.133/2021, Lei Complementar 123/2006, e suas alterações, Decreto Municipal 310/2023, Lei 12.527/2011 e Lei 13.709/2019.

As avaliações técnicas demonstram que a contratação é viável, oportuna e indispensável, diante da natureza contínua da demanda e da necessidade de abastecimento regular de materiais padronizados, essenciais à execução de obras de infraestrutura urbana e rural.



**PREFEITURA MUNICIPAL DE GRÃO MOGOL/MG**  
**CNPJ: 20.716.627/0001-50**

---



Dessa forma, considerando a legalidade, a necessidade pública devidamente caracterizada, os benefícios operacionais e o alinhamento às boas práticas de gestão, é emitido parecer técnico **FAVORÁVEL** à contratação.

Grão Mogol/MG, 06 de abril de 2026.

Carlos Faustino Cardoso de Jesus  
Secretario de Planejamento e Gestão