

TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 19ª REGIÃO

Estudo Técnico Preliminar 48/2025**1. Informações Básicas**

Número do processo: 6031/2025

2. Descrição da necessidade

2.1. A presente demanda tem origem na necessidade institucional de garantir o transporte oficial do(a) Presidente e do(a) Vice-Presidente/Corregedor(a) deste Tribunal Regional do Trabalho da 19ª Região, em conformidade com as atribuições inerentes aos respectivos cargos e com os princípios da eficiência, da segurança e da continuidade do serviço público.

2.2. As autoridades mencionadas realizam, com frequência, deslocamentos oficiais a serviço em todo o território do Estado de Alagoas, abrangendo regiões de relevo diversificado e, em especial, áreas do Sertão e do Agreste, onde são comuns vias de acesso precárias, trechos não pavimentados e condições adversas de tráfego. Essa realidade expõe os usuários a riscos e pode comprometer o cumprimento de agendas institucionais, além de afetar a eficiência e a previsibilidade das atividades administrativas e correccionais desempenhadas em nome da Administração.

2.3. Os veículos com características mais adequadas, disponíveis na frota do TRT da 19ª Região, encontram-se atualmente defasados tecnicamente, com elevado custo de manutenção, baixa eficiência energética e histórico de desgaste mecânico, fatores que aumentam a probabilidade de indisponibilidade e de falhas operacionais. Tal situação representa risco à segurança dos ocupantes e à regularidade das atividades institucionais, além de implicar custos crescentes e imprevisíveis de manutenção. Assim, os deslocamentos são atualmente realizados em veículos não apropriados para esse tipo de operação.

2.4. Nesse contexto, constata-se a necessidade de assegurar meio de transporte que garanta dirigibilidade segura, confiabilidade mecânica, robustez e capacidade de transposição de percursos adversos, requisitos indispensáveis à execução das atribuições das autoridades em deslocamentos por vias irregulares, ermas ou de difícil acesso.

2.5. O transporte de dignitários em condições inadequadas compromete o exercício das funções de representação e de supervisão administrativa e correccional, gerando prejuízos ao interesse público e à imagem institucional. Assim, a Administração identifica como problema a insuficiência de meios de transporte institucional adequados às condições operacionais na condução das referidas autoridades no Estado de Alagoas, o que acarreta riscos à segurança dos agentes públicos, à continuidade do serviço e à eficiência da gestão de deslocamentos oficiais.

2.6. A partir desse diagnóstico, torna-se necessário avaliar soluções de transporte que atendam ao conjunto de requisitos técnicos, operacionais e de segurança compatíveis com as demandas de deslocamento da Presidência e da Corregedoria, observando-se os princípios da razoabilidade, economicidade e planejamento previstos na Lei nº 14.133/2021 e as diretrizes metodológicas da IN SEGES nº 58/2022.

3. Área requisitante

Área Requisitante	Responsável
Coordenadoria de Polícia Judicial - CPJ	José Miriel Morgado Portela Gomez

4. Descrição dos Requisitos da Contratação

4.1. O transporte das autoridades máximas do Tribunal Regional do Trabalho da 19ª Região deve ser realizado por meio de veículos que assegurem elevados padrões de conforto, segurança, desempenho e eficiência energética, compatíveis com a natureza representativa e institucional do cargo.

4.2. Com o propósito de garantir que a futura solução contratada atenda integralmente às necessidades institucionais e às exigências normativas aplicáveis, os requisitos da contratação deverão contemplar as seguintes condições gerais:

4.2.1. Requisitos Funcionais:

4.2.1.1. O veículo deverá atender às necessidades de deslocamento das autoridades em serviço, tanto em áreas urbanas quanto rodoviárias, oferecendo conforto, segurança, confiabilidade e estabilidade durante o transporte. O modelo deverá apresentar desempenho compatível com a finalidade representativa, baixo nível de ruído e consumo de combustível reduzido, em conformidade com os princípios de sustentabilidade e eficiência energética.

4.2.2. Requisitos Técnicos Mínimos:

4.2.2.1. O veículo deverá atender a padrões técnicos condizentes com o uso institucional e representativo, garantindo conforto, desempenho, segurança e eficiência operacional. Deverá possuir motorização adequada à finalidade proposta, transmissão automática, direção assistida, itens de segurança ativa e passiva em conformidade com a legislação vigente, além de tecnologias que contribuam para a dirigibilidade, estabilidade e redução de emissões.

4.2.3. Requisitos de Sustentabilidade:

4.2.3.1. O veículo deverá observar critérios de sustentabilidade ambiental e eficiência energética, alinhados às diretrizes da Administração Pública Federal e da Justiça do Trabalho, de modo a reduzir impactos ambientais e o consumo de recursos naturais. Deverão ser observados, no mínimo, os seguintes parâmetros:

- Conformidade com os limites máximos de emissão de poluentes definidos pelo Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores – PROCONVE;
- Classificação “A”, “B” ou “C”, dentro da categoria, conforme o Programa Brasileiro de Etiquetagem Veicular (PBEV-INMETRO);
- Utilização de sistema de propulsão que priorize eficiência energética e menor impacto ambiental, admitindo-se o uso de motorização híbrida;
- Preferência por combustíveis renováveis ou tecnologia bicomcombustível (flex), que reduza a dependência de combustíveis fósseis;
- Observância das diretrizes de contratações sustentáveis estabelecidas pela Resolução CSJT nº 310/2021 e demais normativos aplicáveis à Justiça do Trabalho.

4.2.4. Requisitos Normativos:

4.2.4.1. A pretensa contratação deverá observar as normas legais e regulamentares pertinentes à aquisição, gestão e utilização de veículos oficiais no âmbito do Poder Judiciário e da Administração Pública Federal, em especial:

- Lei nº 14.133/2021 – Lei de Licitações e Contratos Administrativos, que estabelece princípios e diretrizes voltados à economicidade, sustentabilidade e à busca da proposta mais vantajosa;
- Resolução CNJ nº 83/2009 – que disciplina a aquisição, locação e uso de veículos no âmbito do Poder Judiciário;
- Resolução CSJT nº 68/2010 – que dispõe sobre a aquisição, alienação, utilização, manutenção e controle de veículos oficiais na Justiça do Trabalho;
- Resolução CSJT nº 310/2021 – que aprova o Guia de Contratações Sustentáveis da Justiça do Trabalho e orienta a inserção de critérios socioambientais nas contratações;
- Resoluções CONAMA nº 18/1986 e nº 315/2002 – que regulamentam as fases do PROCONVE e os limites de emissão de poluentes veiculares;
- Normas internas do Tribunal que disciplinem o uso, controle e manutenção da frota de veículos oficiais.

4.3. Os requisitos descritos têm por objetivo assegurar condições adequadas de transporte às autoridades do Tribunal, em consonância com a natureza do cargo e a relevância das funções desempenhadas. O conjunto de especificações visa garantir segurança, conforto, eficiência energética e imagem institucional compatível com o nível de representação exigido, observando os princípios da economicidade, adequação ao uso e sustentabilidade.

5. Levantamento de Mercado

5.1. O levantamento de mercado tem por finalidade identificar, analisar e comparar as alternativas de solução de transporte institucional disponíveis no mercado que possam suprir a necessidade de traslado do(a) Presidente e do (a) Vice-Presidente do Tribunal Regional do Trabalho da 19ª Região, caracterizando a demanda por veículos de representação e de uso essencial para o exercício das funções de alta gestão.

5.2. Análise de Viabilidade da Contratação:

5.2.1. Neste tópico visamos analisar o cenário do surgimento da demanda e pesquisar as soluções capazes de suprir, melhorar e/ou corrigir da melhor forma o problema ou necessidade apontada.

5.2.2. Descrição da Frota Própria do Tribunal:

5.2.2.1. A Frota oficial do Tribunal atualmente é composta pelos seguintes veículos:

Item	Veículo	Placa	ano/ modelo	Anos de uso em 2025	Conservação	Categoria (Uso preferencial)	Combustível	Km Rodados (aproximado)
1	VW Virtus TSI 1.0 Flex 12 Valv. 4 portas AT	TNH9F68	2024/2025	1	Ótimo	Institucional	Flex	1.864
2	VW Virtus TSI 1.0 Flex 12 Valv. 4 portas AT	TNI1E68	2024/2025	1	Ótimo	Institucional	Flex	1.981
3	Renault C3 AirCross 7 Feel Pack Turbo 200 AT	TNI0J19	2024/2025	1	Ótimo	Institucional	Flex	2.505
4	Renault C3 AirCross 7 Feel Pack Turbo 200 AT	TNI1E78	2024/2025	1	Ótimo	Institucional	Flex	3.820
5	Toyota Corolla Altis Prem. Hybrid, 2023	SAJ8C15	2023/2023	2	Ótimo	Representação	Elétrico/Flex	8.754
6	Toyota Corolla Altis Prem. Hybrid, 2023	SAJ4B25	2023/2023	2	Ótimo	Representação	Elétrico/Flex	7.007
7	Renault Duster Oroch Outsider 1.3 2023	SAI4150	2022/2023	3	Ótimo	Serviço	Flex	18.429
8	Renault Duster Oroch Outsider 1.3 2023	SAI4I70	2022/2023	3	Ótimo	Serviço	Flex	20.375
9	Fiat Toro Freedom 2.0 4x4 Diesel, 2022	SGN6J62	2022/2022	3	Ótimo	Institucional	Diesel	23.110
10	Fiat Toro Freedom 2.0 4x4 Diesel, 2022	SGO0B10	2022/2022	3	Ótimo	Institucional	Diesel	23.982
11	Peugeot 2008 Allure, 2018,	QLJ4584	2018/2018	7	Razoável	Serviço	Flex	39.657
12	Renaul Duster Oroch, Automático, 2018	QLG1053	2018/2018	7	Razoável	Serviço (Viatura)	Flex	11.384
13	Renault Fluence 2.0, Automático 2018	QLJ6193	2017/2018	8	Razoável	Serviço	Flex	39.955
14	Mitsubishi L200 Triton, 2016	QLC3268	2015/2016	10	Ruim	Serviço	Diesel	124.604
15	VW Space Fox 1.6 Trend, 2014	ORE8117	2014/2014	11	Péssimo	Serviço	Flex	95.932
16	VW Space Fox 1.6 Trend, 2014	ORE8107	2014/2014	11	Péssimo	Serviço	Flex	94.807
17	VW Space Fox 1.6 Trend, 2014	ORE8147	2014/2014	11	Péssimo	Serviço	Flex	106.975
18	GM S10 LT 2.8 TDI CD Diesel, 2013	ORF0B41	2013/2013	12	Ruim	Serviço	Diesel	147.975
19	Ford Fusion	JJU8D61	2010/2010	15	Péssimo	Serviço	Gasolina	86.008
20	Ford Fusion	JJU8D91	2010/2010	15	Péssimo	Serviço	Gasolina	120.420
21	Ford Fusion	JJU8G11	2010/2010	15	Péssimo	Serviço	Gasolina	111.697

5.2.2.2. Dos 21 veículos que compõem a frota do Regional, 6 (3 Ford Fusions e 3 VW Spacefox) estão em fase final de desfazimento (Proads 4843/2023 e 7081/24) e 1 (GM S10 LT 2.8 TDI CD Diesel, 2013), também inservível, já teve deflagrado recentemente o seu processo de desfazimento (Proad 3743/2025).

5.2.2.3. Além destes que serão descartados, há ainda os veículos de serviço Renault Fluence 2018, Duster Oroch 2018 (Viatura) e Peugeot Allure 2018, que já apresentam diversos problemas de funcionamento, tendo gerado idas recorrentes a oficinas para manutenções corretivas, inclusive, já tendo sido realizados serviços de lanternagem e câmbio.

5.2.2.4. Por fim, a caminhonete Mitsbishi L200, apesar do mau estado de conservação, será recuperada e utilizada, na medida do possível, como veículo de serviço para transporte de cargas em pequenas viagens.

5.2.2.5. Desta forma, dos 21 veículos da frota, apenas 10 estão em perfeitas condições de uso, sendo 2 automóveis de representação (Corolla Hybrid), 6 de transporte institucional e 2 de serviço.

5.2.2.6. Os veículos atualmente utilizados como de representação, apesar de bem conservados, já apresentam sinais de desgaste e não possuem as características de robustez, dirigibilidade segura e capacidade de transposição de percursos adversos que busca o presente estudo.

5.2.2.7. Quilometragem média rodada dos veículos da Frota:

DEMONSTRATIVO QUANTITATIVO DA QUILOMETRAGEM PERCORRIDA PELOS VEÍCULOS DO TRT NO PERÍODO DE 2019 A 2024

Nº	CARRO	ANO						Soma	Média anual
		2019	2020	2021	2022	2023	2024		
1	L200 3268	20.421	28.319	18.675	10.898	14.376	10.321	103.010	17.168
2	S10 0141	13.928	4.243	7.485	12.659	7.698	4.056	50.069	8.345
3	SPACEFOX 8117	7.930	7.898	2.391	9.288	12.234	9.522	49.263	8.211
4	SPACEFOX 8107	11.055	4.100	7.354	13.863	11.182	1.619	49.173	8.196
5	SPACEFOX 8147	14.760	4.271	9.457	13.867	9.015	11.785	63.155	10.526
6	OROCH 1053	16	11		47	2.243	367	2.684	447
7	FLUENCE 6193	706	188	658	904	6.600	4.771	13.827	2.305
8	PEUGEOT4584					8.696	5.030	13.726	6.863
9	OROCH 4150					5.613	5.183	10.796	5.398
10	OROCH 4170					6.117	6.442	12.559	6.280
11	TORO SGN6J62					9.370	6.924	16.294	8.147
12	TORO SGNO0B10					9.989	6.422	16.411	8.206
13	COROLLA SAJ8C15					905	3.952	4.857	2.429
14	COROLLA SAJ4B25					512	2.926	3.438	1.719
SOMA		70.835	51.050	48.041	63.548	106.573	81.344	409.262	94.237
MÉDIA POR VEÍCULO		9.831	7.004	6.574	8.789	7.468	5.666	29.233	6.731

Fonte: Controle estatístico da CPJ - TRT19ª (Doc. 23)

** Não foi considerada a quilometragem dos veículos Virtus e C3, por serem carros novos, com menos de 1 ano de uso, quando da coleta dos dados.

5.2.2.8. Vida útil estimada dos veículos da Frota:

5.2.2.8.1. Considerando o tempo de utilização dos veículos a serem descartados, contado do ano da sua fabricação até o início do processo de desfazimento, temos o seguinte quadro:

Vida útil dos veículos em processo de desfazimento					
Veículo	Placa	ano/ modelo	Proad Desfazimento	Anos de uso até início do desfazimento	Km Rodados (aproximado)
VW Space Fox 1.6 Trend, 2014	ORE8117	2014/2014	7081/2024	10,0	95.932
VW Space Fox 1.6 Trend, 2014	ORE8107	2014/2014	7081/2024	10,0	94.807
VW Space Fox 1.6 Trend, 2014	ORE8147	2014/2014	7081/2024	10,0	106.975
GM S10 LT 2.8 TDI CD Diesel, 2013	ORF0B41	2013/2013	3743/2025	12,0	147.975
Ford Fusion	JJU8D61	2010/2010	4843/2023	13,0	86.008
Ford Fusion	JJU8D91	2010/2010	4843/2023	13,0	120.420
Ford Fusion	JJU8G11	2010/2010	4843/2023	13,0	111.697
Média				11,6	109.116

5.2.2.8.2. Os dados acima demonstram que os veículos em processo de desfazimento apresentaram vida útil média real de 11,6 anos, considerando o período entre a fabricação e o início de sua retirada da frota. Entretanto, para fins de planejamento e gestão da renovação da frota, adota-se como vida útil média de referência o prazo de 7 (sete) anos, conforme estudo técnico elaborado pela Coordenadoria de Polícia Judicial CPJ, com apoio do Laboratório de Inovação, Desenvolvimento e Sustentabilidade – LIODS (Doc. 06).

5.2.2.8.3. O mesmo parâmetro é adotado pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), conforme Portaria nº 5.450/2022 (Doc. 07), que estabelece 7 anos como vida útil média dos veículos de sua frota.

5.2.2.8.4. Assim, ainda que a experiência prática do Tribunal revele durabilidade superior, a adoção do limite de 7 anos é tecnicamente adequada e economicamente racional, assegurando maior previsibilidade na renovação da frota, redução de custos de manutenção e conformidade com boas práticas de gestão pública.

5.2.3. Levantamento de Soluções - Alternativas identificadas:

5.2.3.1. A pesquisa preliminar permitiu identificar três soluções para a necessidade de transporte do(a) Presidente e do(a) Vice Presidente e Corregedor(a) do Tribunal. São elas:

- **Solução 1:** Prestação de serviço de agenciamento/intermediação de transporte terrestre de pessoas, por demanda, utilizando solução tecnológica que possibilite a operação e a gestão das solicitações por meio de aplicação web e aplicativo mobile.
- **Solução 2:** Contratação de empresa para locação de veículo.
- **Solução 3:** Aquisição do veículo, com sua integração à frota própria do Tribunal.

5.2.3.2. Custo das soluções identificadas:

Solução 1	Contratações de Referência	Custo unitário por KM rodado
Prestação de serviço de agenciamento / intermediação de transporte terrestre de pessoas, por demanda utilizando solução tecnológica que possibilite a operação e a gestão das solicitações por meio de aplicação web e aplicativo mobile	UASG 113214 - AGENCIA NACIONAL DE AVIACAO CIVIL - ANAC - PE 90007/2025 - Prestação de Serviço de Transporte Para Servidor. (Doc. 08)	R\$ 3,90
	UASG 70013 - TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL-BA-PE 90022/2024 - Prestação de serviço de agenciamento /intermediação de transporte terrestre de pessoas, por demanda. (Doc. 09)	R\$ 2,60
	UASG 389286 - Conselho Regional de Serviço Social CRESS 17ª Região/ES - PE 02/2023 - Prestação de serviço de de intermediação e agenciamento de transporte terrestre de passageiros. (Doc. 10)	,R\$ 4,10
	Média	R\$ 3,53
	Quilometragem média anual dos veículos da frota do TRT - Em Km rodados (Doc. 23)	6.731
	Custo anual estimado da Contratação (por veículo locado)	R\$ 23.782,87

Solução 2	Contratações de Referência	Custo Mensal da Locação
Contratação de empresa especializada para prestação do serviço de locação de veículos, para atendimento de transporte do(a) Presidente e do(a) Vice-Presidente e Corregedor(a), sem fornecimento de motorista e combustível.	Estudo sobre Prestação de Serviços de Transporte Mediante Locação de Veículos realizado pela Secretaria de Gestão do Estado de São Paulo (Doc. 11) - Veículo Híbrido	R\$ 6.904,00
	UASG 158147 - IFAL - PE 90006/2024. Locação Fiat Toro (Doc. 12).	R\$ 5.674,50
	UASG 154041 - UFMA - PE 90028/2024. Locação SUV (Doc. 13).	R\$ 6.625,00
	Preço médio obtido em pesquisa no sistema Banco de Preços, envolvendo 7 contratações de órgãos públicos relativas a locação de SUV. (Doc. 14)	R\$ 7.257,00
	Média	R\$ 6.615,13

Solução 3	Fontes de Referência	Custo Unitário
A solução consiste na aquisição de veículo SUV para atendimento à necessidade de transporte do (a) Presidente e do(a) Vice-Presidente e Corregedor(a) do TRT 19.	Preço médio obtido em pesquisa no sistema Banco de Preços, envolvendo 5 contratações de órgãos públicos relativas a aquisição de veículos. (Doc. 15)	R\$ 208.380,00
	Toyota – Corolla Cross Hybrid. Tabela FIPE (Doc. 16)	R\$ 218.437,00
	Caoa Chery – Tiggo 7 Pro Hybrid. Tabela FIPE (Doc. 17)	R\$ 208.108,00
	BYD – Song Pro DM-i. Tabela FIPE (Doc. 18)	R\$ 201.469,00
	GWM - Haval H6. Tabela FIPE (Doc. 19)	R\$ 220.000,00
	Média	R\$ 211.278,80

5.2.4. Análise Econômico-Financeira Comparativa (TCO) e Ponderação de Riscos Operacionais:

5.2.4.1. A decisão sobre a melhor solução de transporte para o(a) Presidente e a Vice-Presidente/Corregedor(a) do Tribunal deve ir além da análise do custo inicial, incorporando o Custo Total de Propriedade (TCO) por um período de 7 (sete) anos, conforme vida útil adotada pelo Tribunal (item 5.2.2.8) e boas práticas de gestão. Crucialmente, esta análise deve ponderar os riscos operacionais, de segurança e de sigilo inerentes à natureza do serviço.

5.2.4.2. As três soluções identificadas (Agenciamento por App, Locação e Aquisição) foram comparadas financeiramente, utilizando-se a quilometragem média anual de 6.731 km (Item 5.2.2.7.) como parâmetro para estimar os custos variáveis ao longo de 7 anos (Vida útil estimada do bem - item 5.2.2.8.).

5.2.4.3. Memórias de Cálculo do TCO (Horizonte de 7 anos):

Memória de Cálculo do TCO			
Parâmetro	Solução 1: Agenciamento (App)	Solução 2: Locação	Solução 3: Aquisição
Vida Útil Adotada	7 anos	7 anos	7 anos
Custo Unitário/Base	R\$3,53/km (Média de Referência)	R\$6.615,13 /mês (Média de Referência)	R\$ 211.278,80 (Custo Inicial)
KM Anual Estimado	6.731 km	6.731 km	6.731 km
Custo Anual (R\$)	R\$ 23.782,83	R\$ 79.381,56	R\$ 11.192,40 (Custo Operacional)
Valor Residual (7 anos)	N/A	N/A	R\$ 63.383,64 (Estimativa: 30% do Valor Inicial)
TCO (7 Anos) - Cálculo (R\$)	(R\$ 23.782,83 x 7)	(R\$ 79.381,56 x 7)	R\$ 211.278,80 + (R\$ 11.192,40 x 7) - R\$ 63.383,64
Custo Total de Propriedade (TCO)	R\$ 166.479,81	R\$ 555.670,92	R\$ 226.241,96

5.2.4.4. Estimativas e Premissas:

5.2.4.4.1. Solução 2 (Locação): Utiliza-se a média de referência de mercado de R\$ 6.615,13/mês (incluindo despesas indiretas como manutenção, seguro e IPVA), conforme pesquisa do Item 5.2.3.2.

5.2.4.4.2. Solução 3 (Aquisição):

- Custo Operacional Anual: (R\$ 11.192,40). Composto apenas por Custos Fixos Anuais (Seguro e Manutenção Preventiva: estimado em R\$ 8.500,00) mais Custo de Combustível (6.731 km / 15 km/L x R\$ 6,00/L Aproximadamente R\$ 2.692,40). O IPVA e licenciamento são zerados, dada a imunidade tributária do órgão público.
- Custo de Aquisição: R\$ 211.278,80 (Média das referências de preço).
- Valor Residual: Estimado em 30% do custo inicial após 7 anos (R\$ 63.383,64), refletindo a depreciação administrativa.

5.2.4.5. Ponderação do Custo e dos Riscos:

5.2.4.5.1. O resultado do TCO em 7 anos indica que a Solução 1 (Agenciamento/App) apresenta o menor custo puramente financeiro (R\$ 166.479,81), seguida pela Solução 3 (Aquisição) (R\$ 226.241,96), e por último, a Solução 2 (Locação) (R\$ 555.670,92).

5.2.4.5.2. No entanto, a diferença de R\$ 59.762,15 entre a Solução 1 e a Solução 3 é sobrepujada pelos riscos qualitativos e operacionais, conforme explicitado a seguir:

Solução	Vantagem Econômica (TCO)	Riscos Críticos (Não Financeiros)	Ponderação Estratégica
1 - Agenciamento (App)	Mais baixo TCO.	Alto – Insegurança, risco de sigilo dos roteiros de autoridades/dignitários, falhas na agenda funcional por indisponibilidade /atraso, falta de veículos com características de robustez e dirigibilidade segura.	Desaconselhável. O risco institucional e de segurança é inaceitável para o transporte de autoridades, tornando o baixo custo irrelevante.
2 - Locação	Zero Custo de Manutenção ou Depreciação para o Tribunal.	Médio – Maior custo financeiro (TCO mais alto), exige alta fiscalização do contrato para garantir as especificações de segurança e disponibilidade.	Viável, mas menos eficiente. Alto custo e não oferece a mesma autonomia e customização que a frota própria.
3 - Aquisição (Própria)	Segundo menor TCO, Patrimonialização do ativo, controle total sobre manutenção e customização.	Baixo – Requer investimento inicial e gestão da frota (Seguro e Manutenção).	Mais equilibrada. Permite selecionar veículos com as características de robustez e dirigibilidade segura (SUV) e assegura o sigilo dos roteiros e a segurança da agenda funcional, justificando o TCO mais elevado em relação à Solução 1.

5.2.4.6. Conclusão da Análise Econômico-financeira:

5.2.4.6.1. **Solução 1:** Apesar do seu custo nominal de TCO ser o mais baixo, a solução mostra-se inviável por representar um risco inaceitável à segurança, sigilo e agenda funcional, uma vez que não garante segurança, disponibilidade imediata nem condutor fixo. A utilização de serviços de agenciamento/intermediação (App) para transporte de autoridades e dignitários representa risco à integridade física, à confidencialidade das rotas e à continuidade da agenda institucional.

5.2.4.6.2. **Solução 2:** Embora proporcione previsibilidade de custos, mostra-se economicamente inviável, com despesa total superior em mais de 245% à de aquisição, sem geração de ativo patrimonial e com dependência

contratual contínua. Além disso, apresenta riscos de descontinuidade e de variação de preço em eventuais renovações contratuais.

5.2.4.6.3. Solução 3: A aquisição, embora exija maior investimento inicial e tenha um TCO superior ao Agenciamento, emerge como a opção mais economicamente racional e estrategicamente segura. O investimento em frota própria permite a escolha de um veículo com as características de robustez e segurança exigidas, garante o sigilo total das operações de transporte e oferece o melhor controle operacional para manter a agenda funcional das autoridades, superando a Locação em termos de custo (TCO) e de autonomia. A aquisição permite, em um horizonte de 7 anos, um custo patrimonial efetivo menor do que a locação.

5.2.4.6.4. Dessa forma, a Aquisição (Solução 3) é a solução escolhida, pois o aumento de R\$ 59.762,15 no TCO (em comparação com a Solução 1) representa um prêmio de segurança fundamental para a continuidade e integridade das atividades institucionais de alto escalão, demonstrado maior aderência às diretrizes da Lei nº 14.133/2021, notadamente quanto aos princípios da eficiência, economicidade e sustentabilidade.

5.2.5. Análise da Vantajosidade e Interesse Público na Escolha da Solução:

5.2.5.1. A escolha da Solução 3 (Aquisição) materializa a proposta mais vantajosa para a Administração, conforme preceituado no Art. 5º da Lei nº 14.133/2021, pois conjuga a melhor relação custo-benefício com a mitigação de riscos críticos e a garantia da continuidade do serviço.

5.2.5.2. Vantajosidade Econômica e Orçamentária: A Aquisição apresenta o TCO unitário de R\$ 226.241,96 em 7 anos, sendo a opção mais econômica entre as soluções que atendem aos requisitos mínimos de segurança e controle institucional. Esta escolha garante a otimização dos recursos públicos e afasta a inviabilidade econômica da Solução 2 (Locação - R\$ 555.670,92).

5.2.5.3. Garantia de Segurança Institucional e Sigilo: Por se tratar de transporte de autoridades e dignitários, o interesse público é indissociável da segurança e do sigilo. A Aquisição é a única solução que confere ao Tribunal o controle estratégico total sobre o ativo, permitindo a customização das especificações do veículo (robustez e dirigibilidade) e a exclusividade de uso por motoristas institucionais, neutralizando os riscos inaceitáveis de sigilo e interrupção funcional da Solução 1 (Agenciamento/App).

5.2.5.4. Eficiência e Soberania no Ativo: A propriedade do veículo integrado à frota oficial garante a máxima eficiência operacional e a soberania da Administração no gerenciamento da manutenção e da disponibilidade, evitando a dependência contratual e os riscos de paralisação inerentes à Locação. Trata-se de um investimento estratégico que reforça a autonomia e a capacidade de resposta do Tribunal na proteção de sua Alta Administração.

5.2.5.5. Analisando contratações realizadas por outros órgãos públicos, verificou-se que a aquisição de veículos de representação da categoria SUV tem sido uma opção largamente aplicada na Administração Pública, conforme demonstrado na tabela abaixo:

Item	SOLUÇÃO ESCOLHIDA	ÓRGÃO DE CONSULTA
1	Veículo automotor, zero quilômetro, tipo SUV, modelo híbrido combustão/elétrico, ano e modelo 2025, ou mais atual, conforme o ano da emissão da nota de empenho, cor preta ou branca (original do fabricante), conforme especificações do Termo de Referência.	TRT 14ª Região (ARP Nº 012/2025 - Doc. 20)
2	Aquisição de 01 (um) veículo automotor 0 KM, tipo SUV do tipo SUV , grandes ou Full-size, com chassi e carroceria, cor preta, fabricação nacional, com no mínimo 5 lugares, 4 portas, motos a diesel.	TRT 21ª Região (NE-2024NE000422 - PROAD 907/2024 - Doc. 21)
3	Veículo tipo SUV, conforme especificações técnicas do anexo I-B do TR	TRT 6ª Região (Contrato n.º 42/2024 - Doc. 22)

6. Descrição da solução como um todo

6.1. A solução selecionada para atendimento da necessidade institucional consiste na aquisição de veículo SUV de porte compacto/médio, com motorização híbrida convencional e tecnologia bicombustível (flex), destinado ao transporte do(a) Presidente e do(a) Vice-Presidente/Corregedor(a) do Tribunal Regional do Trabalho da 19ª Região. Trata-se de solução que conjuga robustez estrutural, eficiência energética, segurança e sustentabilidade ambiental, alinhando-se às condições de deslocamento típicas do Estado de Alagoas, inclusive em vias de tráfego irregular, e às diretrizes de gestão eficiente de frota previstas nos normativos da Justiça do Trabalho.

6.2. A aquisição do veículo SUV híbrido-flex proporciona elevado desempenho operacional e baixo impacto ambiental, assegurando o cumprimento de agendas institucionais com previsibilidade, conforto e segurança. A tecnologia híbrida permite a alternância entre os motores elétrico e a combustão, otimizando o consumo e reduzindo emissões. A motorização bicombustível garante flexibilidade no abastecimento e conformidade com o art. 1º da Lei nº 9.660/1998, que prioriza o uso de combustíveis renováveis em veículos oficiais.

6.3. O sistema híbrido convencional, escolhido como mais compatível com a realidade do Tribunal, combina eficiência energética e autonomia sem exigir infraestrutura de recarga elétrica, diferentemente dos sistemas “plug-in”. Essa escolha evita custos adicionais e complexidades operacionais com instalação de pontos de recarga ou contratação de serviços externos, mantendo o equilíbrio entre sustentabilidade, praticidade e economicidade. Tal modelo já demonstrou resultados positivos em aquisição anterior realizada pelo TRT19, o que reforça a confiabilidade da solução.

6.4. O bem a ser adquirido deverá ser fornecido novo, de primeiro uso, entregue devidamente emplacado, licenciado e com garantia mínima de fábrica conforme as práticas de mercado. O recebimento provisório será realizado pela fiscalização do contrato, na data da entrega do objeto, para efeito de posterior verificação da conformidade do objeto entregue com as especificações técnicas. O recebimento definitivo será realizado pelo Gestor do Contrato, em até 10 (dez) dias úteis após a data do recebimento provisório.

6.5. O veículo integrará a frota oficial do Tribunal e será operado por motoristas institucionais, sob supervisão da Coordenadoria de Polícia Judicial - CPJ. A manutenção preventiva e corretiva será executada preferencialmente em oficinas credenciadas pela fabricante, localizadas em distância compatível com a sede do Tribunal, em conformidade com o §4º do art. 40 da Lei nº 14.133/2021. O controle de consumo, quilometragem, manutenções e seguros será feito pela CPJ, com auxílio de sistema informatizado de gestão de frota institucional.

6.6. A solução contempla a adoção de critérios de sustentabilidade definidos pela Resolução CSJT nº 310/2021, assegurando conformidade com o Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores (PROCONVE) e com o Programa Brasileiro de Etiquetagem Veicular (PBEV-INMETRO), com exigência de classificação mínima “C” na categoria. O veículo deverá dispor de tecnologia que reduza emissões, priorize eficiência energética e utilize combustível de origem renovável (etanol). Também deverão ser observadas as práticas de manutenção verde e descarte ambientalmente adequado de componentes.

6.7. Ao final de sua vida útil estimada de sete anos, o veículo será submetido a processo de avaliação técnica e, quando constatada a perda de economicidade, encaminhado a procedimento de desfazimento em conformidade com as normas internas do Tribunal. O descarte observará os princípios da economia circular, privilegiando o reaproveitamento e a destinação ambientalmente correta dos resíduos.

6.8. Assim, a solução ora descrita fecha o ciclo do planejamento, traduzindo a necessidade institucional em uma resposta técnica, viável e sustentável, conforme os princípios da Lei nº 14.133/2021 e as diretrizes da IN SEGES

nº 58/2022. A aquisição de SUV híbrido-flex assegura à Administração maior segurança operacional, previsibilidade de custos e aderência às políticas públicas de sustentabilidade e eficiência energética, constituindo-se na alternativa mais vantajosa para o atendimento da demanda do Tribunal

6.9. Os bens a serem adquiridos deverão observar o padrão mínimo de desempenho, segurança e sustentabilidade esperado, de modo a assegurar o atendimento pleno da necessidade institucional e a conformidade com os normativos aplicáveis. As exigências que balizarão este processo deverão observar, no mínimo, os seguintes aspectos:

a) Requisitos técnicos:

- Potência mínima de 100 cv.
- Capacidade para 05 (cinco) passageiros.
- Zero quilômetro, sem uso anterior.
- Ano e modelo de fabricação compatíveis com a época da aquisição.
- Pintura na cor preta, preferencialmente metálica ou perolizada, compatível com o padrão institucional de representação.
- Sistema de propulsão híbrido convencional, não plug-in, completo.
- Motorização mínima de 1.8L, bicomustível (flex), apta a utilizar gasolina e etanol.
- Transmissão automática, com possibilidade de trocas sequenciais.
- Direção assistida, hidráulica, elétrica ou eletro-hidráulica.
- Sistema de freios a disco nas quatro rodas, com tecnologia ABS.
- Airbags frontais, no mínimo dois (motorista e passageiro).
- Ar-condicionado digital de fábrica, preferencialmente com controle dual zone.
- Vidros e travas elétricos nas quatro portas.
- Coluna de direção com ajuste de altura e profundidade.
- Espelhos retrovisores externos com ajuste elétrico interno.
- Sistema de som original de fábrica, com alto-falantes e conectividade para dispositivos móveis.
- Imobilizador ou alarme original de fábrica.
- Cintos de segurança de três pontos para todos os ocupantes, inclusive os traseiros.
- Apoios de cabeça ajustáveis nos bancos dianteiros e traseiros.
- Jogo de tapetes.
- Itens de segurança legalmente exigidos e não elencados acima.
- Altura mínima de 1.400 mm.
- Largura mínima de 1.700 mm.
- Comprimento mínimo de 4.600 mm.
- Distância entre eixos mínima de 2.650 mm.
- Porta-malas com volume mínimo de 460 litros.
- Garantia mínima de 03 (três) anos de fábrica, sem limite de quilometragem.
- Garantia mínima do sistema híbrido de 05 (cinco) anos.
- Película de segurança antivandalismo, mínimo PS8, aplicada aos vidros das quatro portas.
- Veículo emplacado e licenciado, apto à imediata circulação.
- Classificação “A”, “B” ou “C”, dentro da categoria, conforme o Programa Brasileiro de Etiquetagem Veicular (PBEV-INMETRO).
- Comprovação de atendimento aos limites de emissão de poluentes, em conformidade com o Programa de Controle de Poluição do Ar por Veículos Automotores – PROCONVE.

b) Requisitos de qualidade e normatização:

- O veículo deverá ser fabricado em conformidade com as normas técnicas brasileiras vigentes aplicáveis à categoria automotiva, incluindo padrões de segurança veicular, eficiência energética e emissões, observando-se as certificações emitidas pelo INMETRO, CONAMA e DENATRAN/SENATRAN.
- A solução contratada deverá atender integralmente aos requisitos de qualidade e desempenho definidos no presente ETP, observando ainda as Resoluções CNJ nº 83/2009, CSJT nº 68/2010 e CSJT nº 310/2021, que disciplinam, respectivamente, a aquisição e uso de veículos oficiais, a gestão de frotas e as práticas de sustentabilidade na Justiça do Trabalho.
- O fornecimento deverá garantir a rastreabilidade do produto, assegurando que todas as peças e sistemas sejam originais de fábrica, devidamente identificados por número de série e código do fabricante.
- O veículo deverá apresentar conformidade técnica comprovada mediante documentação emitida pelo fabricante ou importador, acompanhada de certificado de garantia, manual do proprietário e caderneta de manutenção.
- O fornecedor deverá assegurar que o veículo seja entregue com a revisão de entrega (checklist de pré-entrega) devidamente realizada e atestada pela concessionária autorizada.

c) Requisitos contratuais:

- O prazo máximo para a entrega do bem será de até 120 (cento e vinte) dias corridos, contados a partir da data do recebimento da nota de empenho.
- Caso não seja possível a entrega no prazo assinalado, a contratada deverá justificar as razões com antecedência mínima de 15 (quinze) dias, de modo a permitir a análise de eventual prorrogação de prazo, observadas as hipóteses legais de caso fortuito ou força maior.
- A entrega deverá ocorrer na Coordenadoria de Material e Logística do TRT da 19ª Região, situada à Travessa Desembargador Arthur Jucá, nº 179, 2º andar (Almoxarifado), Centro, Maceió-AL, CEP 27020-645, em dias úteis, no horário de expediente (8h30 às 15h30).
- A entrega deverá ser previamente agendada com a unidade responsável, pelos telefones (82) 2121-8245 ou (82) 2121-8294, devendo o fornecedor observar todas as instruções de acesso e segurança do prédio.
- O valor total da proposta deverá compreender todos os custos diretos e indiretos relacionados ao fornecimento do bem, incluindo transporte, seguro, encargos trabalhistas, previdenciários, tributários, logísticos, administrativos e quaisquer outros necessários à perfeita execução contratual.
- As obrigações contratuais acessórias referentes à qualidade da entrega, suporte técnico, atendimento em garantia, substituição de peças defeituosas e manutenção das condições de uso constarão detalhadamente no Termo de Referência e no Edital de Licitação, observando os princípios da boa-fé, eficiência e transparência.
- Por se tratar de bem padronizado e amplamente comercializado, não será exigida a apresentação de amostras para fins de habilitação ou julgamento, bastando a comprovação documental do atendimento às especificações técnicas e normativas.
- O item a ser adquirido encontra correspondência aproximada com o código CATMAT nº 459806 – Veículo, transporte pessoal, conforme classificação adotada no Catálogo de Materiais do Governo Federal.

6.10. Com esses requisitos, a contratação assegura não apenas a solução da necessidade institucional já diagnosticada, mas também a modernização da estrutura operacional de transporte do Tribunal, reforçando a segurança das autoridades e garantindo alinhamento às diretrizes normativas e aos princípios que regem a Administração Pública.

6.11. Em observância ao disposto na Resolução CSJT nº 310/2021 e na Lei nº 12.305/2010, que institui a Política Nacional de Resíduos Sólidos, a contratação deverá atender aos critérios de sustentabilidade ambiental aplicáveis à Administração Pública. Assim, o fornecimento dos veículos deverá priorizar o uso de insumos recicláveis, reutilizáveis ou de menor impacto ambiental, abrangendo materiais empregados na sua fabricação. O fornecedor deverá possuir plano de logística reversa para recolhimento e destinação final ambientalmente adequada de baterias, componentes eletrônicos e demais resíduos gerados ao longo do ciclo de vida útil dos bens, em conformidade com as normas da ABNT e da legislação ambiental vigente.

6.12. Além da exigência constante do item anterior, os resíduos recolhidos deverão ter destinação ambientalmente adequada, assegurando a contribuição para a redução dos impactos ambientais e para o uso sustentável dos recursos públicos.

7. Estimativa das Quantidades a serem Contratadas

7.1. Como já informado no item 5.2.2., a frota oficial do Tribunal dispõe atualmente de apenas 13 veículos operacionais (10 em perfeitas condições de uso), sendo que, destes, 2 são veículos de representação, 6 são institucionais e 5 são de serviço (2 bons e 3 com vida útil vencida).

7.2. Atualmente, a frota de representação é composta por dois automóveis sedã Toyota Corolla Altis Hybrid (2023), que, embora estejam em excelente estado de conservação, não atendem plenamente aos requisitos de segurança, robustez e dirigibilidade para deslocamentos em trechos não pavimentados ou de difícil acesso, conforme já exposto.

7.3. Desponta, portanto, a necessidade de aquisição de veículos de representação que apresentem maior robustez, dirigibilidade segura, confiabilidade mecânica e capacidade de transposição de percursos adversos, requisitos indispensáveis à execução das atribuições do(a) Presidente e do(a) Corregedor(a) Regional, que se deslocam com frequência às unidades sediadas no interior do Estado de Alagoas, em missão institucional, utilizando-se de vias mal conservadas em localizações ermas e sujeitas a ocorrência de situações perigosas.

7.4. Propõe-se, portanto, a aquisição de 2 (dois) veículos SUV híbridos compactos/médios, bicompostíveis (flex), com características aprimoradas de conforto, estabilidade e segurança, aptos a desempenhar adequadamente a função de transporte das autoridades máximas do Tribunal.

7.5. Com a entrada desses dois novos veículos na categoria Representação, será possível remanejar os atuais Corolla Hybrid para a categoria Institucional, substituindo veículos mais antigos e de menor desempenho, o que, por sua vez, permitirá remanejar dois veículos institucionais em boas condições para a categoria de Serviço.

7.6. Atualmente, a categoria de Serviço conta com cinco veículos, sendo dois em boas condições operacionais e três com mais de 7 anos de uso, que já apresentam recorrentes problemas mecânicos e necessidade de frequentes manutenções corretivas. Assim, o remanejamento proposto dobrará o número de veículos de serviço plenamente funcionais, elevando a disponibilidade operacional dessa categoria de 2 para 4 unidades em bom estado de conservação (além dos 3 que já ultrapassaram o período de 7 anos de vida útil), o que representa ganho direto de eficiência e redução de indisponibilidades.

7.7. Essa redistribuição é compatível com as diretrizes de gestão eficiente e sustentável de frotas públicas, conforme dispõem o art. 11, incisos II e III, da Lei nº 14.133/2021, a Resolução CSJT nº 68/2010 e a Resolução CNJ nº 435/2021, as quais orientam a Administração a planejar a frota de modo a equilibrar quantidade, necessidade e custo de manutenção, assegurando racionalidade e economicidade.

Resumo comparativo da Frota			
Categoria	Situação Atual	Situação Pretendida (após aquisição)	Efeito na disponibilidade
Representação	2 (sedãs híbridos)	2 (SUV híbridos – novos)	Substituição qualificada
Institucional	6	6 (incluindo 2 remanejados da representação)	Melhoria técnica
Serviço	5 (2 bons e 3 ruins, com vida útil vencida)	7 (4 bons / 3 problemáticos com mais de 7 anos de uso)	Dobro de veículos plenamente operacionais
Total	13 veículos (incluindo 3 em manutenção)	15 veículos (com redistribuição)	Ganho de disponibilidade e

Resumo comparativo da Frota

Categoria	Situação Atual	Situação Pretendida (após aquisição)	Efeito na disponibilidade
Representação	2 (sedãs híbridos)	2 (SUV híbridos – novos)	Substituição qualificada
Institucional	6	6 (incluindo 2 remanejados da representação)	Melhoria técnica
Serviço	5 (2 bons / 3 problemáticos com mais de 7 anos de uso)	7 (4 bons / 3 problemáticos com mais de 7 anos de uso)	Dobro de veículos plenamente operacionais
Total	13 veículos (incluindo 3 em manutenção recorrente)	15 veículos (com redistribuição interna e maior eficiência)	Ganho de disponibilidade e desempenho

Memória de Cálculo do Planejamento

Item	Descrição	Cálculo / Justificativa
1	Frota própria ideal	13 veículos (Doc. 06 – estudo de dimensionamento)
2	Frota atual operacional	13 veículos, sendo 3 com restrições técnicas e 10 plenamente funcionais
3	Substituição necessária	2 veículos de representação (sedãs) substituição por SUV híbridos
4	Remanejamento interno	2 veículos de representação (atuais) passam a “institucionais”; 2 institucionais passam a “serviço”
5	Resultado do remanejamento	Frota total mantida em 15, mas com 12 plenamente funcionais e 3 em manutenção recorrente e com vida útil já vencida.
6	Ganho operacional estimado	<ul style="list-style-type: none"> +20% na disponibilidade média de veículos +100% de veículos plenamente funcionais na categoria “Serviço”.
7	Ciclo de renovação	2 veículos/ano planejamento contínuo em 7 anos (vida útil média adotada)

7.8. A aquisição de 02 (dois) veículos SUV híbridos flex viabiliza o redesenho interno da frota, mantendo o total de 15 veículos próprios (12 plenamente operacionais e 3 com problemas), mas elevando o percentual de unidades plenamente operacionais de 77% (10/13 x 100) para aproximadamente 92% (12/13 x 100), com expressiva melhora na categoria de Serviço, que passa a contar com o dobro de veículos em perfeito estado de conservação. Trata-se, portanto, de solução de racionalização patrimonial, eficiência logística e sustentabilidade administrativa, em estrita conformidade com o planejamento estratégico e os normativos vigentes.

8. Estimativa do Valor da Contratação

Valor (R\$): 422.557,60

8.1. A estimativa do valor da contratação foi elaborada com base em pesquisa de mercado realizada no Sistema Banco de Preços e em consultas à Tabela FIPE, considerando veículos de categoria SUV compacto/médio híbrido, com motorização bicomustível (flex), similares ao modelo Toyota Corolla Cross Hybrid, que atendem aos requisitos técnicos, de sustentabilidade e desempenho estabelecidos neste ETP.

8.2. A pesquisa considerou contratações homologadas nos últimos 180 dias por órgãos públicos federais, bem como valores de referência de mercado de veículos 0 km da categoria pesquisada (Tabela FIPE), em conformidade com o art. 23 da Lei nº 14.133/2021 e o art. 9º, inciso VI, da IN SEGES nº 58/2022, assegurando ampla representatividade e fidedignidade das fontes de precificação.

8.3. O levantamento resultou nos seguintes valores de referência:

Marca	Veículo	Cod. FIPE	Preço 0 Km
Toyota	Corolla Cross XRX 1.8 16 V Aut. Híbrido	002204-7	R\$ 218.437,00
BYD	Song PRO GS 1.5 16 V Híbrido	095014-9	R\$ 201.469,00
GWM	Haval H6 Premium HEV - Híbrido	096001-2	R\$ 220.000,00
CAOA Chery	Tiggo 7 PRO 1.5 Híbrido	093009-1	R\$ 208.108,00
-	Preço médio obtido em pesquisa no sistema Banco de Preços envolvendo 5 contratações, usando como critério de consulta Veículo SUV híbrido.	-	R\$ 208.380,00
Preço Médio Unitário de Referência			R\$ 211.278,80
Estimativa do Valor da Contratação (02 veículos)			R\$ 422.557,60

8.4. Considerando a necessidade de aquisição de 02 (dois) veículos, o valor global estimado da contratação corresponde a R\$ 422.557,60 (quatrocentos e vinte e dois mil, quinhentos e cinquenta e sete reais e sessenta centavos), conforme demonstrado na memória de cálculo a seguir:

8.5. Memória de Cálculo:

- Preço médio unitário: R\$ 211.278,80
- Quantitativo: 2 veículos
- Valor total estimado = R\$ 211.278,80 x 2 = R\$ 422.557,60

8.6. A estimativa contempla o valor total do fornecimento, incluindo todos os encargos tributários, custos de frete e demais despesas inerentes à entrega dos bens, contendo, contudo, caráter preliminar e indicativo, servindo de referência para a análise de viabilidade econômica da solução e podendo ser atualizado quando da elaboração do Termo de Referência.

8.7. O método adotado para definição do valor estimado observa os princípios da economicidade, do planejamento e da transparência, conforme preconizado nos arts. 5º e 11 da Lei nº 14.133/2021, e nas diretrizes da IN SEGES nº 58/2022, que determinam a vinculação entre o estudo de mercado, a estimativa de quantidades e o custo total previsto da contratação.

8.8. Dessa forma, a estimativa de R\$ 422.557,60 representa valor tecnicamente fundamentado, economicamente racional e aderente ao mercado atual, servindo como base segura para a fase subsequente de elaboração do Termo de Referência e instrução processual da futura licitação.

9. Justificativa para o Parcelamento ou não da Solução

9.1. A contratação em estudo tem por objeto a aquisição de dois veículos SUV híbridos, bicompostíveis (flex), destinados ao transporte oficial das autoridades máximas deste Tribunal Regional do Trabalho da 19ª Região. Trata-se, portanto, de bens de mesma natureza, especificação e destinação, o que afasta a viabilidade técnica e econômica do parcelamento do objeto.

9.2. O art. 40 da Lei nº 14.133/2021 estabelece que o parcelamento do objeto deve ser avaliado sempre que houver possibilidade de ampliação da competitividade, sem prejuízo à economia de escala e à eficiência da contratação. Contudo, no caso em análise, a fragmentação da aquisição em mais de um lote não ampliaria a competitividade do certame, uma vez que o mercado fornecedor de veículos automotores novos — especialmente na categoria híbrida — é amplamente concentrado em montadoras e concessionárias autorizadas com abrangência nacional, que operam com estrutura de fornecimento integrada e padronizada.

9.3. A eventual divisão do objeto em parcelas autônomas geraria perda de economia de escala, implicando custos administrativos e logísticos adicionais, como múltiplos processos de transporte, frete, faturamento e inspeção, além de maior complexidade na gestão contratual. Esses fatores resultariam em aumento do custo global da aquisição, contrariando os princípios da economicidade e eficiência.

9.4. Ademais, a uniformidade técnica dos bens é essencial para garantir padronização na frota de representação, simplificando a manutenção preventiva, a reposição de peças, o controle de consumo e o gerenciamento do ciclo de vida útil dos veículos. O parcelamento poderia ocasionar a aquisição de veículos com tecnologias, dimensões ou padrões de desempenho distintos, comprometendo a coerência operacional e a racionalidade administrativa do Tribunal.

9. Dessa forma, conclui-se que o parcelamento do objeto não se revela técnica nem economicamente vantajoso, sendo mais eficiente e racional a aquisição conjunta dos dois veículos em um único lote, com entrega total em uma única etapa. Essa forma de execução assegura maior controle contratual, redução de custos indiretos, padronização técnica, economia processual e melhor governança da frota oficial.

10. Contratações Correlatas e/ou Interdependentes

10.1. Verifica-se, nesta pretensa contratação, a necessidade de contratação complementar de serviços correlatos, indispensáveis à plena operacionalização dos veículos a serem adquiridos.

10.2. Em especial, será necessária a contratação de empresa especializada em manutenção veicular, ou, alternativamente, a inclusão dos novos veículos no contrato vigente de gerenciamento de frota, a fim de viabilizar a execução de manutenções não cobertas pela garantia do fabricante, bem como o fornecimento de combustíveis.

10.3. Da mesma forma, será necessária a contratação de empresa especializada em seguro veicular, ou a inclusão dos veículos adquiridos no contrato de seguro atualmente em vigor, garantindo a cobertura adequada contra eventuais sinistros.

10.4. Essas contratações encontram-se devidamente formalizadas e registradas nos seguintes processos administrativos:

- PROAD nº 1338/2024 – Prestação de serviços de administração, gerenciamento e controle de aquisição de combustíveis;

- PROAD nº 1448/2025 – Seguro veicular.

11. Alinhamento entre a Contratação e o Planejamento

11.1. A proposta de contratação está alinhada ao Plano Estratégico do TRT-19 –PEI 19 2021-2026, no âmbito da perspectiva “Sociedade” e objetivo estratégico “Promover o trabalho decente e a sustentabilidade”, com impacto no objetivo estratégico “Promover ambientes de trabalho seguros e protegidos por meio de uma gestão eficiente e eficaz dos recursos sociais, ambientais e econômicos”.

11.2. Os recursos para a contratação constam no Plano de Contratações da CPJ sob o código 4501.

12. Benefícios a serem alcançados com a contratação

12.1. A aquisição de veículo SUV híbrido bicomustível (flex) trará benefícios diretos e indiretos de ordem operacional, econômica, ambiental e institucional, em consonância com os princípios da eficiência, economicidade e sustentabilidade que regem as contratações públicas.

12.1.1. Benefícios Diretos:

a) Renovação da frota oficial: Substituição de veículo tecnicamente defasado, oneroso e de manutenção recorrente, promovendo a modernização e racionalização da frota destinada ao transporte das autoridades máximas do Tribunal.

b) Segurança e conforto dos usuários: Melhoria das condições de deslocamento do(a) Presidente e do(a) Vice-Presidente/Corregedor(a), mediante utilização de veículo dotado de dispositivos modernos de segurança ativa e passiva, estabilidade aprimorada e conforto superior, especialmente em trajetos de difícil acesso.

c) Eficiência e continuidade dos serviços institucionais: Redução dos riscos de interrupção de atividades decorrentes de falhas mecânicas ou indisponibilidade de transporte, garantindo previsibilidade logística e cumprimento tempestivo de compromissos oficiais e correcionais.

d) Redução de custos operacionais: Diminuição de gastos com manutenção corretiva e consumo de combustível, uma vez que veículos híbridos bicomustíveis apresentam desempenho energético mais eficiente e menor custo por quilômetro rodado.

e) Maior autonomia e confiabilidade: A motorização híbrida, combinando propulsão elétrica e motor a combustão flex, permite maior alcance e disponibilidade para deslocamentos de longa distância sem interrupções, assegurando resposta imediata a demandas administrativas e institucionais.

f) Cumprimento de diretrizes de gestão sustentável: Atendimento aos compromissos assumidos no Plano de Logística Sustentável (PLS) do Tribunal, contribuindo para o uso racional dos recursos públicos e redução dos impactos ambientais associados à atividade de transporte.

12.1.2. Benefícios Indiretos:

a) Promoção da sustentabilidade ambiental: Redução significativa das emissões de gases de efeito estufa e poluentes atmosféricos, além da diminuição da poluição sonora, em razão do funcionamento silencioso do motor elétrico e do uso de etanol como combustível renovável.

b) Inovação tecnológica e eficiência energética: Incorporação de tecnologias modernas de recuperação de energia (KERS – Kinetic Energy Recovery System), maior desempenho energético e menores níveis de consumo, refletindo práticas de inovação e gestão ambientalmente responsável.

c) Alinhamento às políticas públicas de transição energética: Convergência com diretrizes federais de eficiência energética e descarbonização da frota veicular pública, bem como com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Agenda 2030 da ONU.

d) Valorização da imagem institucional: Projeção positiva do Tribunal como órgão comprometido com a modernização administrativa, sustentabilidade e responsabilidade socioambiental, em consonância com as melhores práticas de governança pública.

e) Condução mais eficiente e menos poluente: O funcionamento híbrido proporciona resposta imediata, menor ruído e suavidade na condução, promovendo conforto e bem-estar aos usuários e reduzindo o impacto sonoro em áreas urbanas.

f) Fomento a práticas sustentáveis no setor público: Estímulo à adoção de tecnologias limpas e eficientes em outros órgãos públicos, servindo como referência de boas práticas em inovação, sustentabilidade e eficiência administrativa.

12.2. Com a pretensa contratação, o Tribunal assegurará meio de transporte institucional moderno, seguro, econômico e ambientalmente responsável, garantindo a continuidade das atividades institucionais, a proteção das autoridades transportadas e a adesão às políticas públicas de sustentabilidade e eficiência energética, em plena consonância com o interesse público.

13. Providências a serem Adotadas

13.1. Não há

14. Possíveis Impactos Ambientais

14.1. Impactos Ambientais Potenciais:

a) Emissões atmosféricas reduzidas: Os veículos híbridos utilizam propulsão elétrica em parte do deslocamento, o que diminui significativamente a emissão de dióxido de carbono (CO₂), monóxido de carbono (CO) e óxidos de nitrogênio (NO_x), principais gases de efeito estufa.

b) Menor consumo de combustíveis fósseis: A combinação entre motor elétrico e motor a combustão bicomcombustível (gasolina/etanol) proporciona eficiência energética superior, reduzindo a dependência de combustíveis fósseis e o impacto ambiental decorrente da sua extração e refino.

c) Redução de poluição sonora: O funcionamento elétrico do veículo, especialmente em baixa velocidade, diminui substancialmente o ruído emitido, contribuindo para a melhoria da qualidade acústica em áreas urbanas.

d) Descarte de componentes e baterias: O ciclo de vida de veículos híbridos envolve o uso de baterias de íon-lítio, que, ao final da vida útil, demandam descarte ambientalmente controlado para evitar contaminação por metais pesados.

e) Geração de resíduos automotivos: Como qualquer veículo automotor, há potencial geração de resíduos como óleos lubrificantes, filtros e pneus, que devem ser geridos conforme normas ambientais vigentes.

14.2. Medidas Mitigadoras e Compensatórias:

a) Gestão ambiental do ciclo de vida: A Administração observará práticas de sustentabilidade em todo o ciclo de vida do bem, incluindo a correta destinação final de resíduos automotivos, conforme diretrizes da Política Nacional de Resíduos Sólidos (Lei nº 12.305/2010).

b) Logística reversa de baterias e componentes: O contrato de aquisição contemplará cláusulas que assegurem o retorno das baterias e demais componentes ao fabricante ou fornecedor, em conformidade com as normas ambientais aplicáveis e com o princípio da responsabilidade compartilhada pelo ciclo de vida dos produtos.

c) Adoção de combustível renovável (etanol): A utilização prioritária de etanol, combustível de fonte renovável, contribui para a redução da emissão líquida de carbono, fortalecendo as políticas de descarbonização e de incentivo à matriz energética limpa.

d) Manutenção preventiva programada: A execução de manutenção regular, preventiva e monitorada garantirá maior durabilidade do motor e dos sistemas híbridos, reduzindo emissões e consumo energético desnecessário, além de evitar descartes prematuros de peças e materiais.

e) Reaproveitamento e reciclagem de materiais automotivos: Serão observadas as orientações da legislação ambiental quanto ao reaproveitamento e destinação final de pneus, baterias, lubrificantes e demais materiais recicláveis, mediante encaminhamento a empresas licenciadas e certificadas, exigindo-se tal providência por parte das empresas que prestam os serviços de manutenção automotiva ao Tribunal.

14.3. A adoção de veículo SUV híbrido flex constitui medida de mitigação ativa dos impactos ambientais, reduzindo emissões de poluentes, ruídos e consumo de combustíveis fósseis. As ações complementares de gestão ambiental, logística reversa e manutenção sustentável asseguram que os efeitos residuais da operação sejam minimizados e compensados.

15. Declaração de Viabilidade

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

15.1. Justificativa da Viabilidade

15.1. Esta equipe de planejamento declara viável esta contratação, sendo os benefícios a serem alcançados adequados, com custos compatíveis e caracterizados com economicidade, os riscos envolvidos são administráveis.

15.2. Considerando as informações do presente estudo, entende-se que a presente contratação se configura tecnicamente **VIÁVEL**.

15.3. Esta equipe de planejamento declara viável esta contratação.

16. Responsáveis

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

JOSE MIRIEL MORGADO PORTELA GOMEZ

Integrante Requisitante

AURICELIO FERREIRA LEITE

Integrante Administrativo

TIAGO JOSE SANTANA CABRAL

Integrante Técnico