



Ministério da Integração e do Desenvolvimento Regional - MIDR
Companhia de Desenvolvimento dos Vales do São Francisco e do Parnaíba
Área de Revitalização e Desenvolvimento Territorial
Gerência de Mecanização e Modernização Territorial

NOTA TÉCNICA Nº 12/2026

REFERÊNCIA: 59500.001527/2026-19-e

1. OBJETIVO

Subsidiar avaliação técnica no que diz respeito à solicitação de impugnação ao Pregão Eletrônico nº 90009/2026, impetrada pela BRASAL COMÉRCIO DE AUTOMÓVEIS E SERVIÇOS LTDA, CNPJ 38.072.872/0001-38.

2. HISTÓRICO

Em 14/05/2026, foi aberto o processo administrativo nº 59500.001527/2026-19-e para conduzir o processo licitatório visando fornecimento, transporte, carga e descarga de VANS/MINIBUS de 21 lugares e SUV's Compactos, por sistema de registro de preços - SRP;

Em 25/05/2026, a AR/GMT/UME emitiu o Termo de Referência (peça 17);

Em 01/06/2026, a PR/SLC anexou as Minutas de Edital, de Ata de Registro de Preços e de contrato (peças 26, 27 e 28);

Em 02/07/2026, a PR/SC juntou ao processo a Resolução nº 741/2026 (peça 50), autorizando a realização do procedimento licitatório;

Em 20/07/2026, foi publicado o SRP 90009/2024 com previsão de abertura da sessão pública para 30/07/2026 (peça 64);

Em 24/07/2026, foi impetrada solicitação de impugnação do SRP 90009/2026 pela concessionária pela BRASAL COMÉRCIO DE AUTOMÓVEIS E SERVIÇOS LTDA, CNPJ 38.072.872/0001-38 (peça 02) do processo 59500.002417/2026-66-e.

3. DA TEMPESTIVIDADE

Preliminarmente, verifica-se que a impugnação foi encaminhada em **28 de julho de 2026**, após o prazo previsto no item 5.2.1 do Edital, cujo encerramento ocorreu em 27 de julho de 2026, considerando a abertura da sessão pública marcada para 30 de julho de 2026. Dessa forma, o pedido mostra-se intempestivo. Não obstante, em observância ao princípio da autotutela administrativa e ao entendimento firmado pelo Tribunal de Contas da União no **Acórdão nº 1414/2023** – Plenário, a Administração procederá à análise dos argumentos apresentados, uma vez que compete ao responsável pela condução do certame revisar criteriosamente eventuais cláusulas apontadas como restritivas à competitividade, ainda que a impugnação não seja conhecida em razão de sua intempestividade.

4. SÍNTESE DOS PEDIDOS

A impugnante requer a alteração da especificação técnica dos itens 1 a 18, de modo que a capacidade mínima atualmente fixada em 20 passageiros + motorista seja reduzida para 19 passageiros + motorista.

A empresa argumenta, ainda, que a redução de um passageiro não ocasionaria prejuízo prático à Codevasf, considerando sua estimativa de que os veículos operariam, na maior parte do



tempo, abaixo da lotação máxima. Afirma, por fim, que a flexibilização ampliaria a disputa e favoreceria a competitividade, a economicidade e a obtenção de proposta mais vantajosa.

5. ANÁLISE TÉCNICA

5.1. PERTINÊNCIA DA CAPACIDADE MÍNIMA ESTABELECIDADA

A capacidade de passageiros constitui característica funcional diretamente relacionada à finalidade principal do objeto, qual seja, o transporte coletivo de equipes, servidores, colaboradores e parceiros institucionais em deslocamentos urbanos, intermunicipais e rurais, inclusive para atividades de fiscalização, acompanhamento de obras, assistência técnica, reuniões, capacitações e demais ações institucionais.

A definição de capacidade mínima não deve considerar apenas uma ocupação média hipotética, mas também os cenários previsíveis de maior demanda. O veículo deve permanecer apto a transportar, em uma única viagem, equipes que possam alcançar 20 passageiros, sem fracionamento do grupo ou necessidade de mobilização de veículo adicional.

Embora numericamente corresponda a apenas um assento, em situações de lotação plena a diferença implica a impossibilidade de transportar toda a equipe no mesmo veículo, podendo resultar em viagem adicional, emprego de outro automóvel, disponibilização de mais um condutor e aumento de consumo de combustível, tempo de deslocamento e custos operacionais.

Desse modo, o assento questionado não configura detalhe meramente acessório ou formal, mas requisito de desempenho vinculado à eficiência logística esperada para a contratação.

5.2. AUSÊNCIA DE DEMONSTRAÇÃO DE PREJUÍZO À COMPETITIVIDADE

A própria impugnante **reconhece a existência de, pelo menos, duas fabricantes capazes de atender integralmente à especificação.** Essa circunstância evidencia a presença de soluções alternativas no mercado e afasta, em princípio, a alegação de direcionamento exclusivo a determinado fabricante.

A ampliação da competitividade é diretriz relevante da contratação pública, porém não impõe à Administração o dever de reduzir requisitos funcionais necessários somente para possibilitar a participação de produto que não os atenda. A competição deve ocorrer entre soluções capazes de satisfazer integralmente a necessidade institucional previamente definida.

A competitividade não deve ser interpretada como obrigação de adequar o edital ao portfólio específico de determinado fornecedor. Sua preservação consiste em assegurar tratamento isonômico a todos os interessados capazes de fornecer solução compatível com a demanda administrativa, sem exigências impertinentes ou desproporcionais. O art. 31 da [Lei nº 13.303/2016](#) estabelece que as licitações das empresas públicas devem buscar a proposta mais vantajosa, inclusive quanto ao ciclo de vida do objeto, observando, entre outros, os princípios da eficiência, economicidade, competitividade, vinculação ao instrumento convocatório e julgamento objetivo.

A jurisprudência do Tribunal de Contas da União reconhece a legitimidade das especificações estabelecidas pela Administração quando amparadas em levantamento de mercado e



Ministério da Integração e do Desenvolvimento Regional - MIDR
Companhia de Desenvolvimento dos Vales do São Francisco e do Parnaíba
Área de Revitalização e Desenvolvimento Territorial
Gerência de Mecanização e Modernização Territorial

devidamente fundamentadas em estudos técnicos que demonstrem sua necessidade e adequação ao atendimento da demanda institucional, conforme orientação consolidada no Acórdão nº 1.973/2020–TCU–Plenário e reproduzida no [Manual de Licitações e Contratos do TCU](#). No caso em análise, os requisitos foram definidos com base em critérios técnicos objetivos, considerando as condições operacionais efetivas às quais os veículos serão submetidos e a existência de diferentes modelos disponíveis no mercado capazes de atendê-los, não configurando preferência subjetiva, direcionamento ou exigência baseada em mera conveniência administrativa.

Tabela 1 – Levantamento de mercado

Análise de modelos disponíveis - VANS/MINIBUS (21 PASSAGEIROS)					
Marca/Modelo	Transmissão	Motor	Tração/Rodado	Capacidade de passageiros	Combustível/ Capacidade tanque
Iveco - Daily MiniBUS 50-180	Manual	180 cv	Traseira/Duplo	20 passageiros + Motorista	Diesel 5-10/90 litros
Mercedes - 517 CDI	Manual	170 cv	Traseira/Duplo	20 passageiros + Motorista	Diesel 5-10/90 litros

Em consonância com a legislação e os normativos aplicáveis, foi realizada pesquisa de mercado, Tabela 1, destinada a verificar a existência de soluções capazes de atender integralmente às especificações estabelecidas para o objeto. Após a análise de diversos veículos, constatou-se que apenas dois modelos disponíveis, o Iveco Daily Minibus 50-180 e o Mercedes-Benz 517 CDI atendiam à capacidade mínima exigida de 20 passageiros mais o motorista (20+1), além dos demais requisitos técnicos. Os demais veículos pesquisados não cumpriam integralmente as características demandadas.

Essa metodologia encontra-se alinhada ao entendimento firmado no **Acórdão nº 214/2020–TCU–Plenário**, segundo o qual:

“A Administração, por ocasião do planejamento de suas aquisições de equipamentos, deve identificar, previamente à **elaboração das especificações técnicas e à cotação de preços, um conjunto representativo dos diversos modelos existentes no mercado** que possam atender completamente às suas necessidades, de modo a caracterizar a realização de ampla pesquisa de mercado e evitar o direcionamento do certame para modelo específico pela inserção, no edital, de características atípicas.”

5.3. DO MODELO PROPOSTO

Há, ainda, uma inconsistência relevante, pois, conforme verificado no sítio eletrônico oficial da Ford, *Figura 1*, a Transit Minibus é disponibilizada apenas nas configurações de 14+1 e 17+1 lugares, sem indicação de versão de fábrica com capacidade para 19+1 ou 20+1 lugares. Portanto, a redução solicitada pela impugnante, de 20+1 para 19+1 lugares, não asseguraria a participação do modelo proposto.



Ministério da Integração e do Desenvolvimento Regional - MIDR
Companhia de Desenvolvimento dos Vales do São Francisco e do Parnaíba
Área de Revitalização e Desenvolvimento Territorial
Gerência de Mecanização e Modernização Territorial

NOVA TRANSIT MINIBUS | ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS

Versão	Minibus 14+1 MT	Minibus 17+1 MT	Vidrada 410 MT	Vidrada 440 MT	Minibus 14+1 AT	Minibus 17+1 AT	Vidrada 410 AT	Vidrada 440 AT
Carroceria	L3H2 Longa Teto Médio	L4H3 Extra Longa Teto Alto	3H2 Longa Teto Médio	L4H3 Extra Longa Teto Alto	L3H2 Longa Teto Médio	L4H3 Extra Longa Teto Alto	3H2 Longa Teto Médio	L4H3 Extra Longa Teto Alto
Performance								
Motor	Diesel 2.0 EcoBlue							
Potência [cv @ rpm]	165 cv @ 3500 rpm							
Torque [kgf.m @ rpm]	39,7 kgf.m @ 1.750-2.500 rpm							
Emissões	PB							
Alternador (V / A)	14V 220A							
Bateria (quantidade / V / CCA / Ah)	2 baterias / 12V / 760A / 80 Ah							
Diâmetro Embreagem (mm)	273							
Transmissão	Manual de 6 velocidades com overdrive				Automática de 10 velocidades com conversor de torque			
Tração	Traseira: Relação (i) – 3,73							
Chassis								
Direção	Elétrica							
Suspensão dianteira	Independente, com molas helicoidais e barra estabilizadora							
Suspensão traseira	Feixe de molas e amortecedores pressurizados							
Freios	Freios ABS à disco nas 4 rodas - dianteiros ventilados e traseiro sólidos							
Rodas	Aço 16x6.5	Aço 16x6	Aço 16x6.5	Aço 16x6.5	Aço 16x6.5	Aço 16x6	Aço 16x6.5	Aço 16x6.5
Pneus	235/65 R16C	195/75 R16C	235/65 R16C	235/65 R16C	235/65 R16C	195/75 R16C	235/65 R16C	235/65 R16C
Tipo Rodado	simples	duplo	simples	simples	simples	duplo	simples	simples
Dimensões (mm)								
Comprimento total (A)	5981	6704	5981	6704	5981	6704	5981	6704
Largura total (com/sem espelhos) (B)	2474/2059	2474/2126	2474/2059	2474/2126	2474/2059	2474/2126	2474/2059	2474/2126
Altura máxima (C)	2547	2781	2547	2781	2547	2781	2547	2781
Distância entre-eixos (D)	3750	3750	3750	3750	3750	3750	3750	3750
Balanço dianteiro (E)	1023	1023	1023	1023	1023	1023	1023	1023
Balanço traseiro (F)	1208	1931	1208	1931	1208	1931	1208	1931
Vão da porta lateral - largura (G)	1200	1200	1200	1200	1200	1200	1200	1200
Vão da porta lateral - altura (H)	1564	1564	1564	1564	1564	1564	1564	1564
Vão da porta traseira - largura (I)	1520	1520	1520	1520	1520	1520	1520	1520
Vão da porta traseira - altura (J)	1597	1836	1597	1836	1597	1836	1597	1836
Zona de carga - comprimento (K)	3460	4190	3494	4190	3460	4190	3494	4190
Zona de carga - largura (L)	1740	1740	1784	1740	1740	1740	1784	1740
Zona de carga - altura (M)	1720	1950	1786	1950	1720	1950	1786	1950
Volume bagageiro (l)	-	348	-	-	-	348	-	-
Volume máximo (m³)	11	15,1	11	15,1	11	15,1	11	15,1
Volume VDA/ISO (m³)	10,2	14,1	10,2	14,1	10,2	14,1	10,2	14,1
Capacidades (kg)								
PVOM - eixo dianteiro	1403	1323	1329	1353	1454	1371	1348	1342
PVOM - eixo traseiro	1376	1863	1007	1315	1374	1873	1028	1382
PVOM	2779	3186	2336	2668	2828	3244	2376	2724
PBT eixo dianteiro	1699	1523	1781	1622	1699	1500	1781	1622
PBT eixo traseiro	2401	3077	2319	2793	2401	3100	2319	2793



• Assentos não reclináveis

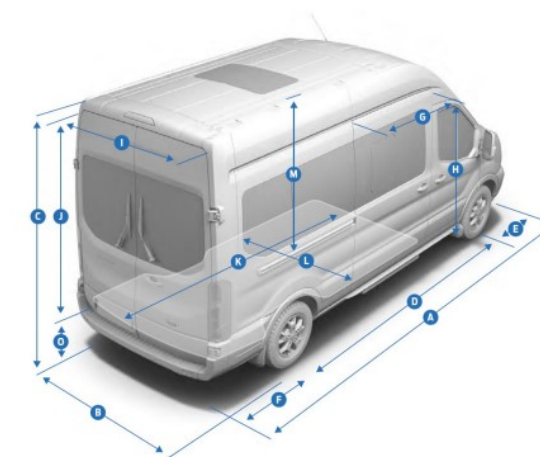


Figura 1 - **FORD MOTOR COMPANY BRASIL**. Transit Minibus: ficha técnica. [S. l.]: Ford, 2025. 4 p. Atualizado em: 24 fev. 2025. Disponível em: <https://www.ford.com.br/content/dam/Ford/website-assets/latam/br/nameplate/2026/transit-minibus/pdf/fbr-transit-minibus-ficha-tecnica.pdf>. Acesso em: 28 jul. 2026.



Ministério da Integração e do Desenvolvimento Regional - MIDR
Companhia de Desenvolvimento dos Vales do São Francisco e do Parnaíba
Área de Revitalização e Desenvolvimento Territorial
Gerência de Mecanização e Modernização Territorial

Dessa forma, no momento da realização da pesquisa de mercado, a luz dos **Acordões nº 1973/2020 – TCU** e **Acórdão nº 214/2020 – TCU**, o modelo indicado pela impugnante não atendia à especificação exigida, pois o próprio sítio eletrônico da fabricante não apresentava qualquer versão com capacidade para 19 passageiros mais o motorista (19+1). Portanto, inexistia comprovação técnica ou comercial de que essa configuração estivesse efetivamente disponível, não sendo possível considerá-la apta ao atendimento do objeto com base em mera alegação ou eventual possibilidade de adaptação futura.

3. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante da análise realizada, esta área técnica manifesta-se pelo **indeferimento da impugnação** e pela manutenção da especificação mínima de 20 passageiros mais o motorista (20+1), nos termos do instrumento convocatório.

Wagner de Oliveira Araújo
Chefe
AR/GMT/UME