



GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL
SECRETARIA DE PLANEJAMENTO,
GOVERNANÇA E GESTÃO

SUBSECRETARIA ADMINISTRAÇÃO - SUAD
DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES DO ESTADO – DTERS

Informação nº 153/2026 – DIFAB/DTERS

Porto Alegre, 03 de agosto de 2026.

Processo nº 24/1300-0007344-9.

Assunto: Análise técnica do recurso administrativo da PRIME – Pregão Eletrônico nº 9226/2025 (manutenção da frota).

Destino: DELIC/CELIC.

Trata-se de recurso administrativo interposto pela licitante PRIME Consultoria e Assessoria Empresarial Ltda. contra os atos que mantiveram sua reprovação na Prova de Conceito e sua desclassificação do Pregão Eletrônico nº 9226/2025, bem como contra a aceitação da proposta revalidada e a habilitação da empresa TICKET Gestão em Manutenção EZC S.A.

Após o exame das razões recursais e das contrarrazões apresentadas pela TICKET, o Departamento de Transportes do Estado – DTERS, na condição de área técnica responsável pela contratação, manifesta-se nos limites de suas atribuições, com ênfase nos aspectos funcionais da Prova de Conceito, na aderência das soluções ao Termo de Referência e nos elementos técnicos relacionados à exequibilidade da proposta.

1. DELIMITAÇÃO DA MANIFESTAÇÃO TÉCNICA

As alegações referentes à tempestividade, ao cabimento e ao efeito suspensivo do recurso, à competência para a decisão final, ao cumprimento das decisões judiciais, à validade jurídica da motivação por remissão e aos limites da autotutela administrativa possuem natureza predominantemente processual e jurídica. Recomenda-se que tais matérias sejam apreciadas pela DELIC/CELIC e, quando cabível, pela Assessoria Jurídica e pela autoridade competente.





SUBSECRETARIA ADMINISTRAÇÃO - SUAD
DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES DO ESTADO – DTERS

Sem prejuízo dessa delimitação, os fundamentos técnicos que sustentaram a reavaliação da Prova de Conceito foram novamente examinados. A apresentação de manifestação escrita pela recorrente permitiu a reavaliação das ocorrências registradas durante a sessão pública, mas não gera, por si só, direito à realização de nova Prova de Conceito ou à repetição dos testes. A reabertura do ambiente de demonstração para correção posterior de funcionalidades ou parâmetros não comprovados no momento próprio comprometeria a igualdade de condições entre as licitantes e descaracterizaria a finalidade da POC, que consiste em aferir a aptidão da solução tal como apresentada à Administração.

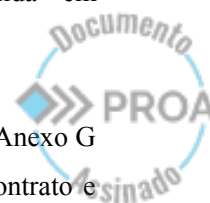
2. DA MANUTENÇÃO DA REPROVAÇÃO DA PRIME NA PROVA DE CONCEITO

2.1. Da revisão da avaliação, da vinculação ao edital e da pretensão de nova demonstração

A aprovação originária da PRIME decorreu da utilização, pela Comissão de Avaliação, de critério de tolerância de 80% para determinados testes. Esse critério não estava previsto no instrumento convocatório, que estabeleceu, no item 2.5.3 do Anexo G, a necessidade de atendimento total de cada teste para a correspondente aprovação e pontuação.

A revisão posterior não introduziu requisito novo nem alterou retroativamente o conteúdo técnico exigido. Tratou-se da correção da metodologia de julgamento, com aplicação das condições já previstas no Edital e no Termo de Referência. A aprovação inicial, fundada em critério não previsto, não poderia prevalecer sobre a regra objetiva do certame, nem gerar expectativa de manutenção de pontuação atribuída em desconformidade com o instrumento convocatório.

Também não procede a leitura segundo a qual os itens 2.10 e 2.10.1 do Anexo G autorizariam a licitante que não alcançou a pontuação mínima a celebrar o contrato e somente depois adequar o sistema. A interpretação sistemática das regras da POC exige





SUBSECRETARIA ADMINISTRAÇÃO - SUAD
DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES DO ESTADO – DTERS

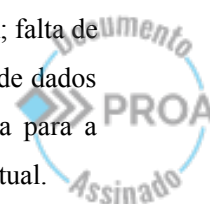
que a licitante atinja previamente a pontuação mínima prevista no item 2.6.3. A possibilidade de retificação posterior não pode ser utilizada para suprir a própria condição de aceitabilidade da proposta, sob pena de esvaziar a função da Prova de Conceito e permitir a contratação de solução cuja aptidão técnica ainda não tenha sido demonstrada.

2.2. Item 17.1 – Relatórios gerenciais

O item 17.1 do checklist não se limita a exigir a existência genérica de relatórios. Ele remete expressamente aos itens 4.9.3 e 4.9.4 do Termo de Referência, que definem os relatórios mínimos e as informações que devem integrá-los. Portanto, o atendimento do teste dependia da demonstração integral das informações indicadas nesses dispositivos.

A recorrente aponta divergência entre a referência a 40 levantamentos de informações e o registro de 37 quesitos possíveis no relatório originário. Os números representam universos distintos: os 40 levantamentos correspondem ao conjunto de informações previsto no Termo de Referência, enquanto os 37 quesitos possíveis foram a base utilizada pela Comissão para o cálculo percentual no primeiro relatório. Essa diferença de registro não altera o resultado técnico, pois o Edital não estabeleceu aprovação por percentual. O não atendimento de requisito obrigatório impede a pontuação do teste, independentemente do denominador adotado para a apuração estatística inicialmente realizada.

Na reavaliação individualizada foram confirmados, ao menos, cinco descumprimentos objetivos: ausência de identificação das manutenções preventivas por ordem de serviço; ausência de identificação das manutenções corretivas por ordem de serviço; impossibilidade de emissão do Índice de Medição de Resultados – IMR; falta de informação sobre o último serviço realizado pela rede credenciada; e ausência de dados relativos à idade média da frota. Tais informações possuem relevância direta para a fiscalização, o ateste, a avaliação de desempenho e o controle da despesa contratual.





SUBSECRETARIA ADMINISTRAÇÃO - SUAD
DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES DO ESTADO – DTERS

Assim, a retirada da pontuação não decorreu de alteração do conteúdo do teste, mas da aplicação da exigência de atendimento integral já prevista no edital. Não se recomenda a reapresentação específica dos relatórios, pois isso permitiria a complementação da solução após o encerramento da POC e em condições não oferecidas às demais licitantes.

2.3. Item 6.1 – Plano de Manutenção Preventiva

A demonstração não deveria comprovar apenas a existência de um módulo capaz de receber registros genéricos. O teste exigia a criação de planos vinculados aos veículos aos quais fossem associados, com utilização de quilometragem ou prazo e possibilidade de consulta do vínculo. Embora a PRIME tenha criado planos para dois veículos cadastrados, os itens foram inseridos manualmente e de forma aleatória, sem correspondência com os veículos efetivamente escolhidos para a demonstração, com suas características e com os parâmetros reais de quilometragem e periodicidade.

A exigência de utilização de planos reais, esclarecida no termo de convocação, guarda correspondência com o Termo de Referência, que prevê gestão preventiva baseada nas recomendações dos fabricantes. Não se exigiu que todo o banco de dados definitivo estivesse previamente implantado, mas que a licitante demonstrasse, mediante exemplo tecnicamente consistente, a capacidade de vincular um plano efetivo a veículos reais.

Os prazos previstos para elaboração definitiva e implantação dos planos após a ordem de início dizem respeito à operacionalização da solução durante a execução contratual. Eles não afastam a necessidade de comprovação, na POC, de que o sistema ofertado possuía a funcionalidade e conseguia associá-la corretamente aos veículos. Mantém-se, portanto, a reprovação do item.





SUBSECRETARIA ADMINISTRAÇÃO - SUAD
DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES DO ESTADO – DTERS

2.4. Item 11.4 – Aprovação de orçamento que não seja o de menor valor

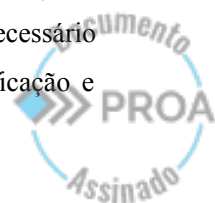
O teste exigia que a solução bloqueasse a escolha de orçamento mais oneroso sem justificativa e, após a inserção dos motivos, encaminhasse a decisão para a aprovação hierárquica do Gestor de Frota, com o respectivo alerta. A PRIME demonstrou parte do fluxo, mas a aprovação em segunda instância não pôde ser concluída nas condições originalmente configuradas, porque o perfil responsável não possuía a permissão necessária.

Durante a sessão foram realizados sucessivos acessos administrativos para alteração de alçadas, permissões e restrições dos perfis. Mesmo após a primeira intervenção, o sistema voltou a impedir a operação em razão de limite percentual que não deveria incidir sobre o perfil máximo, exigindo nova alteração. A quantidade e a natureza das intervenções atingiram o próprio fluxo decisório avaliado, não se limitando a ajuste acessório de apresentação.

Por essa razão, as alterações caracterizaram adequação da solução durante a POC, vedada pelo item 2.3 do Anexo G. Tampouco há bis in idem: cada item do checklist avalia requisito autônomo, e uma mesma deficiência sistêmica pode repercutir em testes distintos quando impede a comprovação das funcionalidades específicas. Mantém-se a reprovação do item 11.4.

2.5. Item 9.5 – Manutenção corretiva classificada como sinistro

O núcleo do teste consistia na capacidade de registrar e tratar ordem de serviço de manutenção corretiva classificada como “sinistro”. Durante a demonstração, a categoria não estava disponível entre as opções do sistema. Após tentativas sem êxito, foi necessário utilizar acesso administrativo externo aos perfis previstos para criar a classificação e prosseguir com o teste.





24130000073449



GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL
SECRETARIA DE PLANEJAMENTO,
GOVERNANÇA E GESTÃO

SUBSECRETARIA ADMINISTRAÇÃO - SUAD
DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES DO ESTADO – DTERS

A inclusão da categoria não constituiu mera alteração de nomenclatura sem impacto funcional. A classificação “sinistro” era precisamente o elemento cuja existência e tratamento deveriam ser comprovados. Admitir sua criação durante a POC permitiria que requisito essencial fosse implementado no curso da avaliação sob a denominação de parametrização. Mantém-se, assim, a reprovação do item 9.5.

2.6. Item 9.9 – Limite do valor de manutenção do veículo

O teste destinava-se a verificar a existência de mecanismo ativo que limitasse automaticamente o valor da ordem de serviço a 50% do valor de referência do veículo e emitisse alerta aos gestores quando ultrapassado esse limite. No ambiente apresentado, o controle não se encontrava previamente configurado e operacional.

Durante a sessão, a licitante criou o parâmetro com percentual de 40%, divergente do Termo de Referência, e posteriormente realizou nova intervenção, mediante perfil administrativo externo, para ajustar as regras e o percentual. A questão não se restringiu à correção numérica de campo preexistente: o mecanismo que deveria ser demonstrado não estava ativo nas condições exigidas e precisou ser estruturado durante o teste. Por isso, mantém-se a reprovação do item 9.9.

2.7. Da proporcionalidade, da isonomia e da proposta mais vantajosa

A vantagem econômica somente pode ser considerada entre propostas técnica e juridicamente aceitáveis. O desconto de 40,01% ofertado pela PRIME não supre a ausência de comprovação das funcionalidades mínimas da solução. A exclusão de proposta mais barata, quando não demonstrada a aptidão técnica exigida, não contraria a busca da proposta mais vantajosa; ao contrário, protege a Administração contra riscos de execução inadequada.





SUBSECRETARIA ADMINISTRAÇÃO - SUAD
DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES DO ESTADO – DTERS

Também não se verifica tratamento desigual pelo simples fato de a Administração ter adotado conclusões distintas na avaliação técnica da PRIME e na análise econômica da TICKET. As ocorrências possuem natureza e critérios próprios: na POC, aferiu-se a demonstração concreta de funcionalidades em momento determinado; na proposta econômica, examina-se a viabilidade do modelo de remuneração e a consistência dos documentos. A isonomia exige a aplicação dos mesmos critérios a situações equivalentes, e não a equiparação de falhas de natureza diversa.

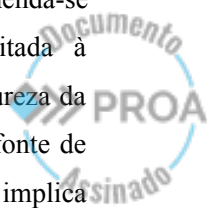
3. DA PROPOSTA E DA HABILITAÇÃO DA TICKET

3.1. Divergência entre a taxa de administração de -5% e o valor positivo indicado na planilha

A proposta comercial da TICKET prevê taxa de administração de -5%, a ser aplicada como desconto no pagamento dos serviços. A planilha de exequibilidade, entretanto, apresenta a rubrica com sinal positivo e o valor de R\$ 4.630.513,66, circunstância que exige esclarecimento para assegurar a plena auditabilidade da composição.

Conforme os elementos examinados, o referido valor não foi incorporado à receita utilizada para demonstrar o custeio do contrato, cuja fonte indicada na planilha corresponde à taxa de credenciamento de 24% incidente na relação comercial com a rede. A divergência, portanto, apresenta características de erro formal de sinal ou descrição, sem demonstração de que tenha alterado o desconto resultante, o valor global estimado ou a estrutura matemática considerada na análise.

Não obstante, por prudência e para eliminar qualquer ambiguidade, recomenda-se à DELIC/CELIC a realização de diligência saneadora, estritamente limitada à apresentação de esclarecimento e de planilha retificada quanto ao sinal e à natureza da rubrica. A correção não poderá modificar os percentuais ofertados, criar nova fonte de receita, redistribuir custos ou alterar a substância da proposta. A diligência não implica anulação da aceitação, mas medida de confirmação documental.





24130000073449



GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL
SECRETARIA DE PLANEJAMENTO,
GOVERNANÇA E GESTÃO

SUBSECRETARIA ADMINISTRAÇÃO - SUAD
DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES DO ESTADO – DTERS

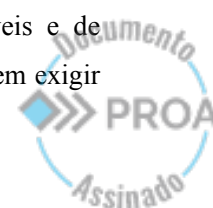
3.2. Taxa de 24% incidente sobre a rede credenciada

A taxa informada pela TICKET integra seu modelo de negócios com os estabelecimentos credenciados e não se confunde, automaticamente, com encargo cobrado da Administração. A recorrente apresentou projeções sobre a compressão econômica das oficinas, mas não trouxe prova concreta de recusa da rede, de inviabilidade de execução de contratos comparáveis ou de repasse do encargo aos preços pagos pelo Estado.

A magnitude isolada de um desconto ou de uma taxa privada não comprova inexecuibilidade. A própria PRIME ofertou desconto resultante de 40,01%, superior ao desconto de 31,01% da TICKET, o que reforça que percentuais elevados devem ser avaliados em conjunto com o modelo de receitas, os custos e a capacidade operacional, e não como presunção automática de inviabilidade.

Além disso, o Termo de Referência estabelece mecanismos de controle dos preços de peças e mão de obra, tempos padrão de serviços, obtenção e qualificação de orçamentos e acompanhamento técnico. Esses controles reduzem o risco de transferência indireta de custos para a Administração, sem afastar o dever de fiscalização durante a execução.

Ainda assim, considerando a necessidade de conciliar a taxa de 24%, o desconto sobre peças, serviços e mão de obra e a taxa de administração negativa, recomenda-se que a diligência mencionada no item anterior inclua memória sintética de conciliação do modelo econômico e declaração vinculante de que os encargos incidentes sobre a rede não serão repassados, direta ou indiretamente, aos preços cobrados do Estado. Poderão ser solicitados elementos objetivos de experiência em operações comparáveis e de manutenção da rede, com o resguardo de informações comerciais sigilosas e sem exigir exposição indiscriminada da estratégia empresarial.





SUBSECRETARIA ADMINISTRAÇÃO - SUAD
DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES DO ESTADO – DTERS

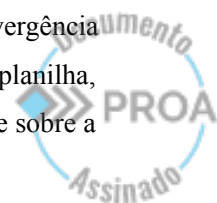
Os elementos atualmente apontados não justificam a desclassificação imediata da TICKET. Eventual consequência desclassificatória somente se mostrará cabível se a diligência revelar incompatibilidade material, alteração da proposta ou incapacidade concreta de executar o objeto nas condições ofertadas.

3.3. Habilitação técnica da TICKET

Embora o recurso se volte formalmente também contra a habilitação da TICKET, não identifica requisito específico de qualificação técnica descumprido nem aponta vício concreto em atestado, contrato ou declaração apresentada. A insurgência decorre, essencialmente, da alegada inexecutabilidade da proposta e da pretendida anulação de sua aceitação. Não se verificam, portanto, fundamentos técnicos autônomos para revisão da análise de habilitação já realizada, sem prejuízo do resultado da diligência econômica recomendada.

Diante do exposto, no âmbito estritamente técnico, o DTERS manifesta-se:

1. pela manutenção da reprovação da PRIME nos itens 17.1, 6.1, 11.4, 9.5 e 9.9 da Prova de Conceito e, consequentemente, da pontuação final inferior ao mínimo exigido;
2. pelo não acolhimento do pedido de restabelecimento da pontuação originária, de nova apresentação dos itens ou de reconhecimento genérico de que toda alteração de perfil, alçada, nomenclatura, categoria ou percentual constitui simples parametrização permitida;
3. pela inexistência, até o momento, de elementos técnicos suficientes para anular a aceitação da proposta ou desclassificar a TICKET por inexecutabilidade;
4. pela realização de diligência saneadora e proporcional para esclarecer a divergência entre a taxa de administração de -5% e a rubrica positiva indicada na planilha, bem como para apresentar conciliação sintética da taxa de 24% incidente sobre a rede credenciada, sem alteração da substância da proposta;





GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL
SECRETARIA DE PLANEJAMENTO,
GOVERNANÇA E GESTÃO

SUBSECRETARIA ADMINISTRAÇÃO - SUAD
DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES DO ESTADO – DTERS

5. pela manutenção da análise de habilitação técnica da TICKET, uma vez que o recurso não aponta descumprimento específico de requisito de qualificação técnica; e
6. pelo encaminhamento das questões processuais e jurídicas suscitadas pela recorrente à DELIC/CELIC, à Assessoria Jurídica e à autoridade competente, para decisão expressa quanto à admissibilidade, ao efeito suspensivo, ao cumprimento das decisões judiciais, à motivação administrativa e ao encaminhamento à instância superior.

A diligência recomendada possui caráter confirmatório e não representa reconhecimento de procedência das alegações de inexequibilidade. Caso os esclarecimentos sejam satisfatórios e não importem modificação da proposta, permanecem hígidas a aceitação e a habilitação da TICKET. Na hipótese de se constatar alteração material da composição, criação de receitas não originalmente indicadas ou impossibilidade concreta de execução, caberá à DELIC/CELIC adotar as providências previstas no edital e na legislação aplicável.

Encaminha-se o expediente à DELIC/CELIC para conhecimento, realização das providências instrutórias recomendadas e posterior decisão do recurso pela autoridade competente.

Iannuan Kauê Silva Gomes
Chefe da Divisão de Fiscalização,
Abastecimento e Manutenção

Ricardo Jesus da Rocha,
Diretor do DTERS

De acordo. Encaminhe-se à DELIC/CELIC para conhecimento e providências.

Liége Pascotini Dresch,
Subsecretária de Administração
SUAD/SPGG





24130000073449

Nome do documento: Informacao_153_2026_DTERS_Manifestacao Recurso PRIME 03 08.docx

Documento assinado por

Iannuan Kauê Silva Gomes

Ricardo Jesus da Rocha

Liege Nadir Pascotini Dresch

Órgão/Grupo/Matrícula

SPGG / DTERS/SUAD / 4870549

SPGG / DTERS/SUAD / 463969301

SPGG / SUAD / 260554601

Data

03/08/2026 09:52:36

03/08/2026 10:26:35

03/08/2026 14:01:21

