

ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR

FICHA TÉCNICA DE ELABORAÇÃO		
Secretaria:	Secretaria de Agricultura, Meio Ambiente, Obras e serviços urbanos	
UGB:	Gestão de Frotas	
Responsável pela Demanda:	Carmen Rosa Novais Sotana	Cód. Funcional: 3792
Objeto da contratação:	Contratação de empresa especializada para prestação de serviços contínuos de transporte de alunos universitários e de cursos técnicos do município de Tarumã/SP para o município de Assis/SP.	
Responsável pela elaboração:	Carmen Rosa Novais Sotana	Cód. Funcional: 3792

1. INTRODUÇÃO

O presente Estudo Técnico Preliminar constitui a primeira etapa do planejamento da contratação e tem por finalidade caracterizar a necessidade administrativa, identificar o problema a ser solucionado, analisar as alternativas disponíveis e avaliar a viabilidade técnica e econômica da solução destinada à prestação dos serviços de transporte universitário.

O estudo subsidiará a elaboração do Termo de Referência e dos demais documentos que integrarão a fase preparatória da contratação, caso seja concluída a viabilidade da solução, observadas as disposições da Lei Federal nº 14.133/2021 e as demais normas aplicáveis ao objeto.

2. NECESSIDADE DA CONTRATAÇÃO

A presente contratação decorre da necessidade de assegurar transporte regular, seguro, contínuo e adequado aos estudantes residentes no Município de Tarumã/SP que frequentam cursos de ensino superior e técnico nas instituições de ensino FEMA e UNIP, ambas localizadas no Município de Assis/SP.



Conforme levantamento da unidade requisitante, a demanda atualmente identificada corresponde a aproximadamente 130 estudantes, sendo 68 alunos matriculados na FEMA e 62 alunos matriculados na UNIP. Esse quantitativo demonstra a existência de demanda relevante e contínua por deslocamento intermunicipal, especialmente durante os períodos letivos e em horários compatíveis com o início e o término das atividades acadêmicas.

Para atendimento da demanda, deverão ser considerados dois itinerários distintos. O percurso destinado ao atendimento dos estudantes da FEMA possui distância estimada de 65 quilômetros por dia, considerando o trajeto de ida e volta entre Tarumã/SP e Assis/SP. Por sua vez, o percurso destinado aos estudantes da UNIP possui distância aproximada de 75 quilômetros por dia, também compreendendo o deslocamento de ida e volta. Assim, estima-se a realização diária de aproximadamente 140 quilômetros para o atendimento das duas linhas objeto da contratação, sem prejuízo de eventuais ajustes decorrentes da definição dos pontos de embarque, desembarque e itinerários operacionais.

Atualmente, o Município dispõe de estrutura própria para a realização de parte dos serviços de transporte; contudo, a capacidade operacional disponível, isoladamente considerada, não se mostra suficiente para absorver integralmente e de forma permanente a demanda dos estudantes da FEMA e da UNIP, razão pela qual se faz necessária a contratação de serviço especializado para complementar a capacidade municipal.

Integra a frota própria destinada ao transporte de estudantes o ônibus de placa ECM-6174, Mercedes-Benz/Marcopolo Torino U-177CV, com capacidade para 50 passageiros sentados, utilizado também no atendimento de alunos matriculados em outras instituições de ensino, especialmente em cursos realizados na modalidade semipresencial.

Em razão das características desses cursos, os deslocamentos dos respectivos estudantes não ocorrem diariamente, havendo casos em que a frequência presencial ocorre apenas uma vez por semana, conforme calendário e programação das instituições de ensino. Dessa forma, em determinados dias e horários, o referido veículo



apresenta capacidade ociosa de assentos, possibilitando seu aproveitamento para complementar o transporte dos estudantes da FEMA e da UNIP que excederem a capacidade dos veículos contratados.

A utilização do ônibus municipal ECM-6174 como complemento ocorre de forma planejada, observando a compatibilidade de horários e itinerários, a quantidade de estudantes efetivamente transportados para as demais instituições, a capacidade oficial do veículo e a disponibilidade de assentos em cada dia de operação. Dessa forma, o aproveitamento da frota própria permite otimizar os recursos públicos disponíveis, evitando a contratação de capacidade superior à efetivamente necessária nos períodos em que houver disponibilidade de lugares no veículo municipal.

Nesse contexto, a solução pretendida possui caráter complementar e integrado, combinando a contratação de veículos para atendimento regular das linhas FEMA e UNIP com o aproveitamento racional da capacidade disponível na frota própria municipal. A medida possibilita que os estudantes remanescentes, que eventualmente não sejam absorvidos pelos ônibus contratados, sejam transportados no veículo municipal nos dias em que houver assentos disponíveis, respeitada, em qualquer hipótese, a capacidade oficialmente registrada e vedado o transporte de passageiros em pé.

A ausência, insuficiência ou interrupção do transporte poderá comprometer diretamente a frequência e a permanência dos estudantes nas instituições de ensino, ocasionando atrasos, faltas recorrentes, dificuldades de acesso às atividades acadêmicas e, em situações mais graves, desistência ou evasão escolar e universitária. Tal situação mostra-se especialmente relevante para os estudantes que não possuem veículo próprio ou não dispõem de alternativa de transporte público coletivo compatível com os horários das aulas.

A contratação também se justifica pela necessidade de assegurar que o transporte seja realizado por meio de veículos com capacidade compatível com o número de usuários de cada linha, em adequadas condições de conservação, segurança, higiene, conforto e trafegabilidade, conduzidos por motoristas devidamente habilitados e capacitados.



A utilização conjunta dos veículos contratados e da frota própria municipal representa medida voltada à economicidade, eficiência e racionalização dos recursos públicos, uma vez que permite aproveitar a capacidade disponível do ônibus municipal já utilizado no transporte de estudantes de cursos semipresenciais, sem deixar de assegurar capacidade complementar contratada para o atendimento regular da demanda da FEMA e da UNIP.

O interesse público envolvido consiste na promoção do acesso e da permanência dos munícipes na educação técnica e superior, mediante a redução das dificuldades de deslocamento entre Tarumã/SP e Assis/SP. A medida contribui para a formação acadêmica e profissional da população, para a ampliação das oportunidades educacionais e para o desenvolvimento social e econômico do Município.

3. ALINHAMENTO ENTRE A CONTRATAÇÃO E O PLANO DE CONTRATAÇÕES ANUAL

Para o exercício de 2026, não foi elaborado o Plano de Contratações Anual – PCA, em razão de circunstâncias administrativas verificadas no período de transição e consolidação da nova gestão municipal.

O início do exercício foi marcado por processo de adaptação da nova gestão, reestruturação administrativa, redistribuição de atribuições entre setores e adequação dos fluxos internos de planejamento e contratação, circunstâncias que demandaram período de organização e estabilização das atividades administrativas.

Somou-se a esse cenário a rotatividade de servidores e colaboradores em áreas relacionadas ao planejamento, elaboração de demandas, instrução processual e acompanhamento das contratações, o que ocasionou necessidade de integração, treinamento e adaptação dos novos responsáveis às rotinas, procedimentos, sistemas e exigências aplicáveis às contratações públicas municipais.



Esses fatores produziram um período de transição operacional, durante o qual as unidades administrativas concentraram esforços na continuidade dos serviços públicos essenciais, na reorganização das rotinas internas e na consolidação dos procedimentos necessários ao regular funcionamento da Administração. Em razão disso, não houve tempo hábil para a elaboração, consolidação e aprovação do PCA referente ao exercício de 2026 com o nível adequado de planejamento e consistência das informações.

A inexistência do PCA para o exercício, contudo, não afasta a necessidade de planejamento específico da presente contratação, que está devidamente fundamentada neste Estudo Técnico Preliminar, no qual são demonstradas a necessidade administrativa, os requisitos da contratação, os quantitativos estimados, as alternativas disponíveis no mercado, a solução considerada mais adequada e os resultados pretendidos.

4. REQUISITOS DA CONTRATAÇÃO

A futura contratação deverá observar requisitos mínimos de qualidade, segurança, regularidade, continuidade, eficiência e conforto, de modo a assegurar a adequada prestação dos serviços de transporte aos estudantes residentes no Município de Tarumã/SP que frequentam cursos de ensino técnico e superior nas instituições FEMA e UNIP, localizadas no Município de Assis/SP.

O serviço deverá ser executado por empresa especializada no transporte coletivo de passageiros, em regime de execução indireta, compreendendo a disponibilização dos veículos e motoristas, bem como o fornecimento de combustível, manutenção preventiva e corretiva, pneus, lubrificantes, seguros, tributos, encargos trabalhistas e demais recursos necessários à execução integral do objeto.

A prestação dos serviços deverá ocorrer durante os períodos letivos, nos dias, horários, itinerários, pontos de embarque e desembarque e demais condições definidos pela Administração, observados os calendários acadêmicos da FEMA e da UNIP.



A contratada deverá assegurar a continuidade dos serviços, evitando atrasos e interrupções que possam prejudicar o comparecimento dos estudantes às atividades acadêmicas. Em caso de quebra, falha mecânica, acidente, indisponibilidade ou qualquer ocorrência que impeça a utilização do veículo, deverá ser disponibilizado veículo substituto com características equivalentes ou superiores, em tempo hábil para evitar o comprometimento da linha atendida.

4.1. Requisitos dos veículos

Os serviços deverão ser executados por veículos do tipo ônibus rodoviário, adequados ao transporte intermunicipal coletivo de passageiros.

Cada ônibus disponibilizado deverá possuir capacidade mínima de 46 passageiros sentados, além do assento destinado ao motorista, respeitada, em qualquer circunstância, a capacidade máxima oficialmente registrada para o veículo.

Todos os passageiros deverão ser transportados sentados, sendo expressamente vedado o transporte de estudantes em pé, em número superior à capacidade autorizada ou em desacordo com as normas de segurança aplicáveis.

A solução foi dimensionada sob a forma de execução híbrida, mediante a utilização conjunta de veículos contratados e de veículos integrantes da frota municipal.

A demanda estimada corresponde atualmente a 68 estudantes na linha destinada à FEMA e 62 estudantes na linha destinada à UNIP, totalizando 130 usuários. Para a parcela terceirizada, será contratado um ônibus para cada linha, com capacidade mínima de 46 passageiros sentados, além do motorista.

Considerando os quantitativos atualmente identificados, a Administração deverá assegurar, mediante utilização complementar da frota própria municipal, capacidade estimada de 22 lugares para a linha da FEMA e 16 lugares para a linha da UNIP, de modo a possibilitar o atendimento integral da demanda. Esses quantitativos deverão ser atualizados antes da publicação do edital, de acordo com a



relação efetiva de estudantes cadastrados e com a disponibilidade operacional da frota municipal.

Os ônibus deverão possuir idade máxima de 12 anos, contados a partir do respectivo ano de fabricação, requisito que deverá ser observado durante toda a execução contratual, inclusive nos casos de substituição temporária ou definitiva do veículo.

A fixação desse limite etário justifica-se pela natureza do serviço, que envolve transporte intermunicipal recorrente de estudantes, com deslocamentos regulares e necessidade de elevada confiabilidade operacional. Busca-se reduzir a probabilidade de falhas mecânicas, indisponibilidades e interrupções decorrentes do desgaste natural dos veículos, além de assegurar condições adequadas de segurança, conservação, conforto, eficiência e continuidade da prestação.

O limite de 12 anos também contribui para que a frota empregada apresente condições compatíveis com a intensidade de uso prevista, especialmente quanto aos sistemas de freios, suspensão, direção, iluminação, climatização e demais componentes essenciais à segurança dos passageiros. A exigência deverá ser aplicada de forma conjunta com as demais condições de manutenção, inspeção e conservação previstas no Termo de Referência a ser elaborado, não sendo a idade do veículo, isoladamente, suficiente para comprovar sua adequação.

Dessa forma, a exigência não tem por finalidade direcionar a contratação para determinada marca, modelo ou fabricante, mas estabelecer parâmetro objetivo de qualidade e confiabilidade da frota, compatível com a relevância e os riscos inerentes ao transporte coletivo intermunicipal de estudantes.

Os veículos deverão permanecer em condições adequadas de segurança, conservação, higiene, conforto e trafegabilidade, observando-se, no mínimo, os seguintes requisitos:

a) pneus em boas condições de conservação, segurança e uso, sem desgaste excessivo ou irregular;



- b) sistema de freios em perfeito estado de funcionamento;
- c) sistemas de iluminação, sinalização e demais componentes elétricos em perfeito funcionamento;
- d) portas, janelas, travas, retrovisores e demais componentes em adequadas condições de operação;
- e) saídas de emergência devidamente identificadas, acessíveis e desobstruídas;
- f) extintor de incêndio válido e adequadamente instalado, quando obrigatório para a categoria do veículo;
- g) equipamentos obrigatórios previstos na legislação de trânsito e nas normas expedidas pelo CONTRAN;
- h) equipamento registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo, quando exigido pela legislação aplicável;
- i) inspeção veicular, vistoria e demais certificações obrigatórias dentro dos respectivos prazos de validade;
- j) manutenção preventiva e corretiva atualizada, observadas as recomendações do fabricante e as normas de segurança;
- k) sistema de ventilação interna em condições adequadas de funcionamento, de modo a assegurar condições mínimas de conforto aos passageiros durante a execução dos serviços;
- l) iluminação interna em adequado estado de funcionamento;
- m) ventilação interna adequada;



n) bancos fixados, conservados e em condições apropriadas de utilização;

o) veículo limpo, higienizado e em bom estado geral de conservação e apresentação; e

p) ausência de infiltrações, bancos rasgados ou soltos, vidros trincados, peças desprendidas, ferrugem excessiva, falhas estruturais ou quaisquer condições que possam comprometer a segurança, a higiene ou o conforto dos passageiros.

A contratada deverá providenciar a limpeza e a higienização periódica dos veículos, mantendo o interior livre de resíduos, odores excessivos e condições que possam prejudicar o conforto e o bem-estar dos usuários.

Não será admitida a utilização de veículo que apresente falhas mecânicas, estruturais, elétricas ou de segurança, ainda que esteja com a documentação formalmente regular. A Administração poderá determinar a substituição do veículo sempre que forem constatadas condições inadequadas para a execução dos serviços.

4.2. Requisitos dos motoristas

Os motoristas deverão possuir habilitação compatível com a categoria do veículo utilizado e atender a todas as condições estabelecidas na legislação de trânsito para o exercício profissional da atividade de transporte coletivo de passageiros.

Os profissionais deverão possuir, no mínimo:

a) Carteira Nacional de Habilitação válida, na categoria "D" ou "E", conforme o veículo conduzido;

b) cursos, capacitações e registros exigidos pela legislação para a condução profissional de veículos destinados ao transporte coletivo de passageiros;



c) aptidão física e mental compatível com a atividade exercida;

d) documentação pessoal e profissional regular;

e) observância dos períodos de direção, descanso e jornada estabelecidos na legislação aplicável; e

f) conduta compatível com a natureza do serviço, pautada pela urbanidade, responsabilidade, prudência, disciplina, respeito e zelo no relacionamento com os estudantes, servidores municipais e demais usuários.

Os motoristas deverão cumprir os itinerários e horários definidos pela Administração, respeitar as normas de trânsito, conduzir os veículos de forma segura e comunicar imediatamente qualquer ocorrência que possa comprometer a execução do serviço.

A contratada deverá substituir o motorista cuja conduta seja considerada inadequada, insegura ou incompatível com a execução do objeto, mediante solicitação fundamentada da fiscalização contratual, assegurados os procedimentos cabíveis.

4.3. Apresentação dos documentos dos veículos e motoristas

Os documentos específicos relacionados aos veículos e aos motoristas não serão exigidos como condição de habilitação das empresas participantes do procedimento licitatório.

A exigência desses documentos terá natureza de requisito para a execução contratual, devendo a empresa vencedora apresentá-los após a formalização da contratação e antes do início efetivo da prestação dos serviços.

Antes da emissão da ordem de início dos serviços, a contratada deverá apresentar, relativamente a cada veículo disponibilizado, no mínimo:



- a) Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo — CRLV-
e vigente;
- b) documento que permita verificar o ano de fabricação, a categoria e a capacidade oficial de passageiros;
- c) comprovantes de inspeção, vistoria, autorização ou licença exigidos para o transporte intermunicipal de passageiros, quando aplicáveis;
- d) comprovante de seguro compatível com a natureza do serviço e com os riscos envolvidos;
- e) comprovação da regularidade dos equipamentos obrigatórios; e
- f) identificação completa do veículo, incluindo placa, marca, modelo, ano de fabricação e capacidade.

Relativamente a cada motorista indicado para a execução dos serviços, deverão ser apresentados, no mínimo:

- a) cópia da Carteira Nacional de Habilitação válida e compatível com o veículo conduzido;
- b) comprovação dos cursos e capacitações legalmente exigidos; e
- c) comprovação de vínculo ou relação jurídica regular com a empresa contratada.

Os mesmos documentos deverão ser apresentados sempre que houver substituição de veículo ou motorista, antes que o novo veículo ou profissional seja autorizado a executar os serviços.



A apresentação dos documentos na fase de execução tem por objetivo permitir que a Administração verifique concretamente a regularidade, a capacidade, a segurança e a adequação dos meios que serão empregados no contrato, sem impor às licitantes a obrigação de manter previamente vinculados veículos e profissionais apenas para participar do certame.

A ausência, irregularidade ou vencimento dos documentos impedirá a utilização do respectivo veículo ou motorista na execução dos serviços, sem prejuízo da obrigação da contratada de providenciar substituição regular e das sanções administrativas eventualmente cabíveis.

4.4. Continuidade, manutenção e substituição dos veículos

A contratada será integralmente responsável pela manutenção preventiva e corretiva dos veículos, incluindo reparos mecânicos, elétricos, estruturais, troca de pneus, revisão dos sistemas de segurança e demais intervenções necessárias à manutenção das condições adequadas de funcionamento.

As manutenções deverão ser realizadas sem prejuízo da continuidade do serviço, cabendo à contratada disponibilizar veículo substituto sempre que o veículo originalmente vinculado ao contrato estiver indisponível.

O veículo substituto deverá atender aos mesmos requisitos de tipo, capacidade, idade, segurança, conforto, documentação e conservação exigidos para o veículo principal, não sendo admitida a substituição por veículo de categoria inferior ou com capacidade insuficiente.

4.5. Controle e fiscalização da execução

A contratada deverá manter controle diário dos serviços executados, contendo, no mínimo:

- a) identificação do veículo;



b) identificação do motorista;

c) linha e instituição atendida;

d) data da execução;

e) horários de saída e retorno;

f) quilometragem inicial e final;

g) total de quilômetros percorridos; e

h) registro de atrasos, falhas, substituições, interrupções e demais ocorrências relevantes.

Essas informações deverão permanecer disponíveis à fiscalização contratual e poderão ser utilizadas para fins de acompanhamento, medição, liquidação da despesa, aplicação de glosas e verificação do cumprimento das obrigações assumidas.

A Administração poderá realizar inspeções nos veículos a qualquer momento, antes ou durante a execução dos serviços, bem como solicitar documentos, registros de manutenção e demais elementos necessários à comprovação da regularidade da prestação.

4.6. Composição dos custos

O preço contratado deverá compreender todos os custos diretos e indiretos relacionados à execução do objeto, incluindo veículos, motoristas, salários, benefícios, encargos sociais e trabalhistas, combustível, pneus, peças, lubrificantes, manutenção preventiva e corretiva, higienização, seguros, tributos, taxas, licenças, substituições e demais despesas necessárias à prestação integral e contínua dos serviços.



Não será admitido pagamento adicional por despesas indispensáveis ao cumprimento das obrigações ordinárias previstas para a execução do objeto.

5. ESTIMATIVA DAS QUANTIDADES DA CONTRATAÇÃO

Para o dimensionamento da contratação, considerou-se a necessidade de atendimento de duas linhas de transporte universitário e de ensino técnico, ambas com destino ao Município de Assis/SP, sendo uma destinada aos estudantes da UNIP e outra aos estudantes da FEMA.

A estimativa dos quantitativos foi elaborada com base nos percursos diários e na previsão de 200 dias letivos, observados os calendários acadêmicos das instituições de ensino.

LINHA	PERIODO	PERCURSO	MEDIA KM/DIA	DIAS LETIVOS	KM TOTAL	CAPACIDADE
1	Noite	Tarumã – Assis (UNIP)	75	200	15.000	Mínimo 46 lugares
2	Noite	Tarumã – Assis (FEMA)	65	200	13.000	Mínimo 46 lugares
Total	-	-	140km/dia	200 dias	28.000 km	-

Para cada linha deverá ser disponibilizado um ônibus rodoviário com capacidade mínima de 46 passageiros sentados, além do motorista. Os estudantes que excederem a capacidade dos veículos contratados serão atendidos de forma complementar por veículo próprio da Prefeitura Municipal de Tarumã/SP.

A quilometragem estimada contempla os trajetos de ida e volta e poderá sofrer ajustes em decorrência da definição dos pontos de embarque e desembarque, alterações nos itinerários, mudanças nos calendários acadêmicos ou outras necessidades operacionais devidamente justificadas.



5.1. Memória de cálculo das quantidades

Linha	Demanda estimada	Capacidade mínima contratada	Capacidade municipal mínima	Capacidade total
FEMA	68	46	22	68
UNIP	62	46	16	62
Total	130	92	38	130

Linha UNIP

- Quilometragem diária estimada: 75 km
- Quantidade estimada de dias letivos: 200 dias

$$75 \text{ km/dia} \times 200 \text{ dias} = 15.000 \text{ km}$$

Linha FEMA

- Quilometragem diária estimada: 65 km
- Quantidade estimada de dias letivos: 200 dias

$$65 \text{ km/dia} \times 200 \text{ dias} = 13.000 \text{ km}$$

Quantidade total estimada

$$15.000 \text{ km} + 13.000 \text{ km} = 28.000 \text{ km}$$

Assim, estima-se a contratação de até **28.000 quilômetros** para o atendimento das duas linhas durante o período correspondente a 200 dias letivos.

5.2. Memória de cálculo do valor estimado

A pesquisa de preços adotou como método a média aritmética dos preços, resultando no valor estimado de **R\$ 15,48 por quilômetro rodado**. O relatório também considerou o quantitativo global de 28.000 quilômetros, alcançando o valor total estimado de R\$ 433.440,00.

Linha UNIP



$$15.000 \text{ km} \times \text{R\$ } 15,48/\text{km} = \text{R\$ } 232.200,00$$

Custo diário estimado:

$$75 \text{ km} \times \text{R\$ } 15,48/\text{km} = \text{R\$ } 1.161,00 \text{ por dia letivo}$$

Linha FEMA

$$13.000 \text{ km} \times \text{R\$ } 15,48/\text{km} = \text{R\$ } 201.240,00$$

Custo diário estimado:

$$65 \text{ km} \times \text{R\$ } 15,48/\text{km} = \text{R\$ } 1.006,20 \text{ por dia letivo}$$

Valor global estimado

$$28.000 \text{ km} \times \text{R\$ } 15,48/\text{km} = \text{R\$ } 433.440,00$$

Linha	Quilometragem total	Valor estimado por km	Valor total estimado
UNIP	15.000 km	R\$ 15,48	R\$ 232.200,00
FEMA	13.000 km	R\$ 15,48	R\$ 201.240,00
Total	28.000 km	R\$ 15,48	R\$ 433.440,00

O valor unitário estimado deverá abranger todos os custos diretos e indiretos necessários à execução do serviço, incluindo veículo, motorista, combustível, manutenção preventiva e corretiva, pneus, peças, seguros, tributos, encargos trabalhistas e previdenciários, limpeza, higienização, documentação, licenças, substituição do veículo e demais despesas inerentes à prestação contratual.

Dessa forma, a contratação apresenta quantidade global estimada de 28.000 quilômetros e **valor global estimado de R\$ 433.440,00**, sem obrigação de



consumo integral, devendo o pagamento ocorrer conforme a quilometragem efetivamente executada, atestada e aceita pela fiscalização contratual.

6. LEVANTAMENTO DE MERCADO

O levantamento de mercado tem por finalidade identificar e analisar as soluções disponíveis para o atendimento da necessidade de transporte dos estudantes residentes no Município de Tarumã/SP que frequentam cursos de ensino técnico e superior nas instituições FEMA e UNIP, localizadas no Município de Assis/SP.

A demanda estimada corresponde a 130 estudantes, sendo 68 alunos destinados à linha da FEMA e 62 alunos à linha da UNIP. O percurso diário estimado é de aproximadamente 65 quilômetros, ida e volta, para a FEMA, e 75 quilômetros, ida e volta, para a UNIP.

Considerando que os ônibus a serem contratados deverão possuir capacidade mínima de 46 passageiros sentados, além do motorista, a contratação de dois veículos disponibilizará, no mínimo, 92 lugares. Dessa forma, considerando a demanda atualmente estimada, até 38 estudantes poderão necessitar de atendimento complementar pela frota própria municipal, sendo até 22 alunos da FEMA e até 16 alunos da UNIP.

Para o atendimento complementar, o Município dispõe do ônibus Mercedes-Benz/Marcopolo Torino U-177CV, placa ECM-6174, com capacidade para 50 passageiros, utilizado também no transporte de estudantes matriculados em outras instituições de ensino, especialmente em cursos semipresenciais. Considerando que os deslocamentos desses estudantes não ocorrem diariamente, havendo cursos com atividades presenciais apenas uma vez por semana, verifica-se a possibilidade de utilização dos assentos disponíveis para atendimento dos estudantes remanescentes da FEMA e da UNIP. A utilização deverá observar a capacidade oficial do veículo, a disponibilidade de assentos, a compatibilidade dos horários e itinerários e a demanda efetivamente existente em cada dia.



A análise foi realizada considerando as formas usualmente disponíveis para atendimento dessa necessidade, sem indicação de marca, modelo ou fornecedor específico. Foram identificadas as seguintes alternativas:

6.1. Alternativa 1 — Execução integral com a frota própria municipal

Esta solução consiste na utilização exclusiva de veículos, motoristas e demais recursos pertencentes ao Município para a realização das duas linhas de transporte.

Vantagens:

- a) controle direto da Administração sobre os veículos, motoristas, horários e itinerários;
- b) aproveitamento dos bens e dos servidores já disponíveis no quadro municipal;
- c) ausência de pagamento de remuneração a empresa contratada pela prestação do serviço; e
- d) maior facilidade para a Administração realizar ajustes operacionais imediatos.

Desvantagens:

- a) insuficiência da capacidade operacional atualmente disponível para atender, de forma exclusiva e permanente, aos 130 estudantes, considerando que a frota municipal também atende alunos de outras instituições de ensino;
- b) necessidade de disponibilização de quantidade suficiente de ônibus e motoristas para as duas linhas;



c) concentração dos custos de combustível, manutenção, pneus, seguros, documentação e substituição dos veículos na Administração;

d) necessidade de veículo reserva para os casos de manutenção, quebra ou indisponibilidade;

e) possibilidade de comprometimento de outros serviços públicos que também dependem da frota municipal;

f) aumento da carga de trabalho dos setores responsáveis pela manutenção, abastecimento, controle e gestão dos veículos; e

g) maior risco de interrupção do transporte caso não haja veículo ou motorista substituto disponível.

Embora a utilização da frota própria apresente vantagens relacionadas ao controle direto, essa alternativa, isoladamente, não se mostra adequada diante da insuficiência da capacidade operacional municipal para atendimento integral da demanda. Sua adoção poderia exigir o remanejamento de veículos destinados a outras atividades públicas, com risco de prejudicar outros serviços municipais.

Entretanto, a frota própria poderá ser utilizada de forma complementar, atendendo os estudantes que excederem a capacidade dos ônibus contratados.

6.2. Alternativa 2 — Aquisição de ônibus pelo Município

A segunda alternativa consiste na aquisição de ônibus rodoviários próprios para o transporte intermunicipal, passando os veículos a integrar permanentemente o patrimônio municipal.

Vantagens:

a) incorporação dos veículos ao patrimônio público;



b) autonomia administrativa na definição dos horários, itinerários e forma de utilização;

c) possibilidade de utilização dos veículos em outras atividades públicas compatíveis; e

d) redução da dependência de empresa contratada após a aquisição e a organização da operação.

Desvantagens:

a) necessidade de elevado investimento inicial para aquisição dos veículos;

b) necessidade de disponibilidade orçamentária específica para despesa de capital;

c) prazo necessário para realização do procedimento licitatório, aquisição, entrega, registro e preparação dos veículos;

d) necessidade de contratação, designação ou disponibilização de motoristas em quantidade suficiente;

e) permanência sob responsabilidade do Município dos custos com combustível, manutenção preventiva e corretiva, pneus, peças, seguros, licenciamento, inspeções e demais despesas operacionais;

f) necessidade de manutenção de veículo reserva para evitar a interrupção das linhas;

g) depreciação e perda de valor dos veículos ao longo do tempo;



h) risco de obsolescência e necessidade futura de renovação da frota; e

i) necessidade de estrutura administrativa, operacional e física para guarda, controle e manutenção dos veículos.

A aquisição poderia ser considerada em uma estratégia municipal de longo prazo, desde que precedida de estudo específico sobre o custo total de propriedade dos veículos, disponibilidade de motoristas, capacidade de manutenção e previsão orçamentária.

Para o atendimento da necessidade imediata e complementar do exercício de 2026, essa alternativa não se apresenta como a mais adequada, principalmente em razão do investimento inicial, do tempo necessário para disponibilização dos veículos e da permanência de todos os custos e riscos operacionais sob responsabilidade do Município.

6.3. Alternativa 3 — Locação de ônibus sem motorista

Esta alternativa consiste na locação dos ônibus, permanecendo sob responsabilidade do Município a disponibilização dos motoristas e, conforme o modelo contratual, o combustível e parte das atividades operacionais.

Vantagens:

- a) dispensa de investimento para aquisição dos veículos;
- b) possibilidade de utilização de veículos com características e capacidades definidas pela Administração;
- c) possibilidade de substituição contratual do veículo em caso de indisponibilidade, conforme as condições estabelecidas; e



d) menor comprometimento patrimonial em comparação com a aquisição.

Desvantagens:

a) necessidade de o Município disponibilizar motoristas devidamente habilitados e capacitados;

b) permanência de parte relevante da gestão operacional sob responsabilidade municipal;

c) possibilidade de fragmentação das responsabilidades relacionadas ao veículo, ao motorista, ao combustível e à execução da linha;

d) necessidade de controle mais complexo sobre a divisão de responsabilidades por manutenção, multas, avarias e indisponibilidade;

e) risco de interrupção caso o Município não disponha de motorista substituto; e

f) possibilidade de permanência dos custos com combustível, limpeza, abastecimento e controle operacional sob responsabilidade da Administração.

A locação sem motorista reduz o investimento inicial em veículos, mas não soluciona integralmente a insuficiência de recursos humanos e operacionais do Município. Além disso, a separação entre a disponibilização do veículo e a operação do transporte pode dificultar a identificação de responsabilidades em situações de falha, atraso ou interrupção.

6.4. Alternativa 4 — Contratação de vans, micro-ônibus ou múltiplos veículos de menor capacidade



A solução consiste na utilização de maior quantidade de veículos de menor porte para distribuição dos estudantes entre diferentes itinerários ou pontos de embarque.

Vantagens:

- a) maior flexibilidade para atendimento de grupos menores;
- b) facilidade de acesso a pontos com restrições de circulação;
- c) possibilidade de organização de rotas diferenciadas; e
- d) redução do impacto da indisponibilidade de um único veículo sobre a totalidade dos passageiros.

Desvantagens:

- a) necessidade de maior quantidade de veículos e motoristas para atendimento dos 130 estudantes;
- b) aumento dos custos administrativos e operacionais decorrentes da multiplicação dos veículos;
- c) maior complexidade de fiscalização, controle de horários e acompanhamento das viagens;
- d) maior número de contratos, itens ou veículos a serem gerenciados;
- e) possibilidade de aumento do custo por passageiro transportado;
- f) aumento do consumo global de combustível e da quantidade de deslocamentos; e



g) maior dificuldade para coordenar horários de saída e retorno.

Diante do elevado número de estudantes e da concentração dos destinos em duas instituições localizadas no Município de Assis/SP, a utilização de vários veículos de menor capacidade tende a aumentar a complexidade operacional. Essa solução somente se mostraria adequada caso houvesse necessidade comprovada de rotas descentralizadas ou impossibilidade de utilização de ônibus rodoviários.

6.5. Alternativa 5 — Concessão de auxílio financeiro ou utilização de transporte coletivo regular

Esta alternativa consiste na concessão de auxílio, reembolso ou benefício financeiro aos estudantes para custeio individual do deslocamento ou na aquisição de passagens em linhas regulares de transporte coletivo.

Vantagens:

- a) redução da necessidade de operação direta das linhas pelo Município;
- b) menor envolvimento municipal com a gestão de veículos e motoristas; e
- c) possibilidade de escolha individual do meio de deslocamento pelo estudante, quando houver oferta disponível.

Desvantagens:

- a) necessidade de previsão legal e regulamentação específica para eventual concessão de auxílio financeiro;



b) ausência de garantia de que os valores concedidos sejam suficientes para custear integralmente os deslocamentos;

c) possível inexistência de linhas regulares compatíveis com os horários de início e término das aulas;

d) ausência de garantia de assentos disponíveis para todos os estudantes;

e) dificuldade de assegurar pontualidade, continuidade e atendimento coletivo uniforme;

f) transferência ao estudante dos riscos relacionados à disponibilidade e à organização do transporte;

g) possibilidade de tratamento desigual em razão das diferentes condições econômicas e logísticas dos usuários; e

h) maior dificuldade para acompanhar e fiscalizar a efetiva prestação do transporte.

A adoção dessa alternativa dependeria da demonstração de existência de transporte coletivo regular, com horários, itinerários, capacidade e custos compatíveis com as atividades acadêmicas. Sem essa comprovação, a medida não asseguraria o atendimento contínuo, uniforme e seguro dos estudantes.

6.6. Alternativa 6 — Contratação de empresa especializada para prestação completa dos serviços

Esta alternativa consiste na contratação de empresa especializada para disponibilizar ônibus e motoristas, ficando sob sua responsabilidade os custos e as atividades necessários à execução das linhas, incluindo combustível, manutenção preventiva e corretiva, pneus, peças, seguros, documentação, limpeza, higienização, substituição de veículos e demais despesas operacionais.



A solução prevê a contratação de dois ônibus rodoviários, sendo um destinado à linha da FEMA e outro à linha da UNIP, ambos com capacidade mínima de 46 passageiros sentados, além do motorista. Os estudantes que excederem a capacidade dos veículos contratados serão atendidos de forma complementar pela frota própria do Município, observada a disponibilidade de assentos e a compatibilidade operacional do veículo municipal.

Vantagens:

- a) ampliação imediata da capacidade operacional de transporte do Município;
- b) ausência de necessidade de aquisição de novos veículos;
- c) dispensa de contratação ou disponibilização de motoristas municipais para os ônibus terceirizados;
- d) concentração das responsabilidades operacionais em uma única empresa contratada;
- e) inclusão, no preço do serviço, dos custos com veículos, motoristas, combustível, manutenção, pneus, seguros, documentação e substituições;
- f) obrigação contratual de disponibilização de veículo substituto em caso de quebra ou indisponibilidade;
- g) maior previsibilidade dos custos da prestação, conforme a unidade de medição definida;
- h) possibilidade de adequação da execução aos calendários acadêmicos;



i) preservação da frota própria para atendimento complementar e para execução de outros serviços municipais;

j) redução da sobrecarga dos setores municipais responsáveis pela manutenção e gestão de veículos;

k) possibilidade de estabelecimento de indicadores de pontualidade, segurança, continuidade e qualidade; e

l) responsabilização contratual da empresa por falhas, atrasos, interrupções e descumprimento dos requisitos estabelecidos.

Desvantagens:

a) dependência da atuação da empresa contratada durante o período de execução;

b) necessidade de fiscalização permanente dos veículos, motoristas, horários e quilômetros executados;

c) risco de falhas ou interrupções caso a empresa não mantenha estrutura operacional adequada;

d) necessidade de previsão de sanções, glosas e mecanismos de substituição para situações de descumprimento; e

e) possibilidade de variação dos custos em razão de combustível, mão de obra e manutenção, a ser tratada conforme as regras contratuais aplicáveis.

As desvantagens identificadas podem ser mitigadas mediante especificação adequada dos requisitos, fiscalização contratual, apresentação prévia dos documentos dos veículos e motoristas, controle das viagens, previsão de veículo substituto e aplicação das medidas administrativas cabíveis em caso de inadimplemento.



6.7. Análise comparativa das alternativas

A comparação das soluções pode ser sintetizada da seguinte forma:

Alternativa	Atendimento da demanda	Investimento inicial municipal	Responsabilidade operacional do Município	Capacidade de início e continuidade	Adequação à necessidade
Frota própria integral	Insuficiente nas condições atuais	Baixo para os veículos existentes, mas sujeito a novos investimentos	Elevada	Condicional à disponibilidade da frota e dos motoristas	Não recomendada isoladamente
Aquisição de ônibus	Potencialmente integral	Elevado	Elevada	Depende da aquisição, da disponibilidade de motoristas e da estrutura de manutenção	Possível no longo prazo
Locação sem motorista	Parcial ou integral	Moderado	Média ou elevada	Condicional à disponibilidade de motoristas municipais	Menos adequada
Múltiplos veículos menores	Integral, se corretamente dimensionada	Sem aquisição, quando terceirizada	Variável	Exige maior quantidade de veículos e motoristas	Operacionalmente mais complexa
Auxílio financeiro ou transporte coletivo regular	Incerto	Variável	Reduzida	Depende da existência de oferta regular compatível com os horários acadêmicos	Não assegura atendimento uniforme



Serviço completo terceirizado, com complemento da frota municipal	Integral, mediante operação conjunta	Sem aquisição de veículos	Reduzida quanto à operação terceirizada	Maior capacidade de continuidade, mediante exigência de substituição	Mais adequada
--	--------------------------------------	---------------------------	---	--	----------------------

6.8. Solução escolhida

Após a análise das alternativas, considera-se tecnicamente mais adequada a contratação de empresa especializada para a prestação dos serviços de transporte universitário e técnico, mediante a disponibilização de dois ônibus rodoviários, sendo um para atendimento da linha da FEMA e outro para atendimento da linha da UNIP.

Os ônibus deverão possuir capacidade mínima de 46 passageiros sentados, além do motorista, e atender aos requisitos de idade, segurança, conservação, conforto, documentação e manutenção definidos neste Estudo Técnico Preliminar.

A execução será complementada pela utilização de veículo próprio da Prefeitura Municipal de Tarumã/SP para atendimento dos estudantes que excederem a capacidade dos ônibus contratados, especialmente o ônibus de placa ECM-6174, Mercedes-Benz/Marcopolo Torino U-177CV, com capacidade para 50 passageiros, utilizado também no transporte de alunos de outras instituições de ensino em cursos semipresenciais. Considerando que esses deslocamentos não ocorrem diariamente, os assentos disponíveis poderão ser utilizados para o atendimento complementar dos estudantes da FEMA e da UNIP, observada a disponibilidade operacional do veículo e a compatibilidade dos horários e itinerários. Essa composição caracteriza uma solução híbrida, por meio da qual a Administração utiliza os recursos próprios disponíveis sem depender exclusivamente deles e contrata apenas a capacidade adicional necessária.

A solução escolhida permite ampliar a capacidade de atendimento sem exigir a aquisição imediata de novos veículos, a ampliação permanente



do quadro de motoristas ou a assunção integral dos custos de manutenção e operação dos ônibus contratados.

6.9. Justificativa da vantajosidade da solução

A solução híbrida mostra-se tecnicamente vantajosa porque combina a contratação de capacidade operacional adicional com o aproveitamento da estrutura já disponível no Município.

A contratação de dois ônibus, um para cada linha, reduz a insuficiência da frota própria e permite que o veículo municipal seja utilizado para o atendimento complementar dos estudantes excedentes, nos dias e horários em que houver disponibilidade de assentos. Dessa forma, evita-se tanto a contratação integral de toda a capacidade necessária quanto a sobrecarga da frota municipal.

A solução apresenta as seguintes vantagens:

- a) utilização racional dos recursos públicos já disponíveis;
- b) contratação apenas da capacidade complementar necessária;
- c) ausência de investimento elevado para aquisição de novos ônibus;
- d) preservação dos veículos municipais para outras atividades públicas;
- e) redução dos custos e das responsabilidades municipais relacionados à operação dos ônibus terceirizados;
- f) maior segurança quanto à continuidade, mediante obrigação de substituição dos veículos;



g) concentração, na empresa contratada, dos custos com motoristas, combustível, manutenção, documentação, seguros e demais insumos;

h) possibilidade de adequação da execução à quantidade de dias letivos e aos calendários acadêmicos;

i) atendimento específico de cada instituição por ônibus próprio; e

j) possibilidade de fiscalização e pagamento com base nos serviços efetivamente executados.

Sob o aspecto operacional, a contratação completa é mais adequada do que a simples locação de veículos, pois evita a divisão de responsabilidades e dispensa o Município de fornecer motoristas, combustível e manutenção para os ônibus terceirizados.

Em comparação com a aquisição de veículos, a contratação não exige elevado desembolso inicial nem impõe à Administração a incorporação de custos permanentes de depreciação, manutenção, seguros, licenciamento, guarda e renovação da frota.

Em relação ao uso exclusivo da frota própria, a solução diminui o risco de comprometimento de outros serviços municipais e amplia a capacidade de resposta em casos de manutenção ou indisponibilidade dos veículos.

A vantagem econômica definitiva deverá ser confirmada mediante pesquisa de preços, considerando os valores praticados em contratações similares, propostas de potenciais fornecedores e demais parâmetros admitidos pela legislação. A pesquisa deverá avaliar o custo estimado por linha, por quilômetro ou por período de execução, conforme o modelo de medição que melhor represente a prestação dos serviços.



Deverá também ser demonstrado que o custo da contratação complementar é compatível com os benefícios decorrentes da continuidade, segurança e regularidade do transporte, bem como inferior ou mais adequado, sob a perspectiva do custo total, às alternativas de aquisição e operação integral de novos veículos pelo Município.

Diante da análise realizada, conclui-se preliminarmente que a contratação de empresa especializada para disponibilização de dois ônibus com motoristas, combustível, manutenção e demais custos operacionais, complementada pela frota própria municipal, representa a solução mais adequada para atender à necessidade identificada, condicionada à confirmação da disponibilidade da frota municipal complementar e da compatibilidade dos preços obtidos na pesquisa de mercado.

7. ESTIMATIVA DE VALOR DA CONTRATAÇÃO

O valor estimado da contratação é de **R\$ 433.440,00 (Quatrocentos e Trinta e Três Mil Quatrocentos e Quarenta Reais)**, considerando a prestação de serviços de Transporte Universitário, abrangendo todos os custos diretos e indiretos necessários à execução do objeto.

A estimativa de preços da presente contratação observou o disposto no art. 23 da Lei nº 14.133/2021, tendo sido elaborada com base em critérios de mercado e em fontes idôneas de pesquisa, de modo a assegurar a compatibilidade do valor estimado com os preços praticados para objeto semelhante, consideradas as quantidades pretendidas e as peculiaridades da execução contratual.

8. DESCRIÇÃO DA SOLUÇÃO COMO UM TODO

A solução proposta consiste na contratação de empresa especializada para a prestação contínua de serviços de transporte universitário e de ensino técnico, destinado aos estudantes residentes no Município de Tarumã/SP matriculados na FEMA e na UNIP, ambas localizadas no Município de Assis/SP.



A execução será realizada mediante a disponibilização de dois ônibus rodoviários, próprios para transporte intermunicipal de passageiros, sendo um veículo destinado à linha da FEMA e outro à linha da UNIP. Cada ônibus deverá possuir capacidade mínima de 46 passageiros sentados, além do motorista, e idade máxima de 12 anos, contados a partir do respectivo ano de fabricação.

A solução terá caráter complementar à estrutura já existente no Município. Considerando que a demanda estimada corresponde a 68 estudantes na FEMA e 62 estudantes na UNIP, os alunos que excederem a capacidade dos veículos contratados serão atendidos por veículo próprio da Prefeitura Municipal de Tarumã/SP. Para esse atendimento complementar, poderá ser utilizado o ônibus de placa ECM-6174, Mercedes-Benz/Marcopolo Torino U-177CV, com capacidade para 50 passageiros, utilizado também no transporte de estudantes de outras instituições de ensino, especialmente de cursos semipresenciais. Como esses deslocamentos não ocorrem diariamente, os assentos disponíveis poderão ser aproveitados para o transporte dos estudantes remanescentes da FEMA e da UNIP, observada a compatibilidade de horários, itinerários e a disponibilidade do veículo. Dessa forma, a contratação pretende reforçar a capacidade operacional municipal, sem substituir integralmente a frota pública utilizada no atendimento dos estudantes.

Os serviços deverão ser executados, em regra, de segunda a sexta-feira, durante o período noturno, observados os calendários acadêmicos, os horários de entrada e saída das instituições de ensino, os itinerários, os pontos de embarque e desembarque e as demais orientações estabelecidas pela Administração Municipal.

A contratação abrangerá a prestação completa dos serviços, cabendo à contratada disponibilizar os veículos e os motoristas, bem como arcar com todos os custos necessários à execução, incluindo combustível, salários, encargos trabalhistas e previdenciários, manutenção preventiva e corretiva, pneus, peças, lubrificantes, seguros, tributos, taxas, licenças, limpeza, higienização, inspeções, vistorias, documentação e demais despesas inerentes ao objeto.



Os veículos deverão permanecer, durante toda a execução contratual, em adequadas condições de uso, segurança, conservação, higiene, conforto e trafegabilidade. Deverão possuir iluminação interna, ventilação adequada, pneus em boas condições, sistemas de freios, iluminação e sinalização em perfeito funcionamento, saídas de emergência identificadas e desobstruídas e todos os equipamentos obrigatórios previstos na legislação de trânsito.

Não serão admitidos veículos com infiltrações, bancos rasgados ou soltos, vidros trincados, peças desprendidas, falhas estruturais ou quaisquer condições que possam comprometer a segurança, o conforto ou a integridade dos passageiros.

Todos os estudantes deverão ser transportados sentados, respeitando-se rigorosamente a capacidade oficial de cada veículo. Não será permitido o transporte de passageiros em pé ou em quantidade superior à lotação registrada.

Os motoristas deverão possuir habilitação compatível com o veículo conduzido, atender aos requisitos legais para o transporte coletivo de passageiros e desempenhar suas atividades com prudência, responsabilidade, urbanidade e respeito aos estudantes e à Administração.

Os documentos específicos dos veículos e dos motoristas serão exigidos da empresa contratada antes do início da execução dos serviços, não constituindo condição de habilitação das licitantes. A documentação deverá ser reapresentada sempre que houver substituição de veículo ou condutor, ficando a utilização condicionada à prévia verificação e autorização da Administração.

A contratada deverá assegurar a continuidade da prestação. Em caso de quebra, falha mecânica, acidente, manutenção, indisponibilidade ou qualquer ocorrência que impeça a utilização do veículo, deverá providenciar sua substituição por outro de características equivalentes ou superiores, que atenda integralmente aos requisitos estabelecidos, em tempo hábil para evitar prejuízos aos estudantes.



A execução deverá ser acompanhada por controle diário contendo, no mínimo, a identificação do veículo e do motorista, a linha atendida, os horários de saída e retorno, a quilometragem inicial e final, o total percorrido e o registro de eventuais ocorrências. Esses dados subsidiarão a fiscalização, a medição e o pagamento dos serviços.

A remuneração será realizada com base na quilometragem efetivamente executada, devidamente registrada, fiscalizada e atestada pela Administração, observando-se a estimativa global de até 28.000 quilômetros. Não haverá obrigação de consumo integral do quantitativo estimado, devendo o pagamento corresponder aos serviços efetivamente prestados.

Assim, a solução como um todo compreende a contratação de dois ônibus rodoviários com motoristas e operação integral sob responsabilidade da contratada, complementada pela utilização de veículo próprio municipal para atendimento dos estudantes excedentes. O modelo permite ampliar a capacidade de transporte, aproveitar de forma racional os assentos disponíveis na frota própria, reduzir os riscos de interrupção e garantir regularidade, segurança e continuidade no deslocamento dos estudantes entre Tarumã/SP e Assis/SP.

9. JUSTIFICATIVA PARA O PARCELAMENTO DA CONTRATAÇÃO

Considerando a natureza do objeto e as características operacionais da demanda, recomenda-se o parcelamento da contratação em dois itens distintos, correspondentes às linhas destinadas à FEMA e à UNIP, ambas localizadas no Município de Assis/SP.

O parcelamento mostra-se técnica e economicamente viável, uma vez que cada linha possui itinerário, quilometragem, veículo, motorista, controle de execução e medição próprios, podendo ser prestada de forma independente sem prejuízo à funcionalidade da solução como um todo.



A adjudicação por item permitirá que empresas que disponham de capacidade operacional para atender apenas uma das linhas participem do procedimento, sem a necessidade de comprovar disponibilidade simultânea de dois ônibus. Essa medida tende a ampliar a competitividade, aumentar a participação de potenciais fornecedores e reduzir o risco de concentração da execução em uma única empresa.

O parcelamento também possibilita que uma mesma empresa apresente proposta para os dois itens e, caso seja vencedora em ambos, execute integralmente as duas linhas. Portanto, a divisão não impede a obtenção de eventual economia de escala, desde que os preços propostos sejam vantajosos para a Administração.

Não se identifica, preliminarmente, perda relevante de eficiência ou aumento desproporcional dos custos administrativos em razão do parcelamento, pois cada linha será controlada e medida de forma individualizada, independentemente de haver uma ou duas empresas contratadas. A fiscalização poderá utilizar os mesmos procedimentos de acompanhamento, incluindo registro de quilometragem, identificação do veículo e do motorista, horários de saída e retorno e verificação das condições de execução.

Além de favorecer a competitividade, a divisão por linhas reduz o risco operacional da contratação. Na hipótese de inadimplemento, rescisão, impedimento ou indisponibilidade de uma das empresas, a outra linha poderá permanecer em funcionamento, evitando que eventual problema contratual comprometa simultaneamente todo o transporte universitário.

Embora a contratação seja parcelada por linha, não se recomenda o fracionamento interno dos componentes necessários à execução de cada item. Assim, não deverão ser realizadas contratações separadas para veículo, motorista, combustível, manutenção, seguros ou demais insumos.

Cada item deverá compreender a prestação completa do serviço, incluindo:



- disponibilização de ônibus com capacidade mínima de 46 passageiros sentados, além do motorista;
- fornecimento de motorista habilitado;
- combustível;
- manutenção preventiva e corretiva;
- pneus, peças e lubrificantes;
- seguros e documentação;
- limpeza e higienização;
- substituição do veículo ou do motorista, quando necessária;
- demais despesas indispensáveis à execução.

A contratação separada desses componentes ocasionaria fragmentação das responsabilidades, maior complexidade de gestão e dificuldade na apuração de responsabilidade por atrasos, falhas mecânicas, interrupções ou inadequações na prestação dos serviços.

Dessa forma, conclui-se que o parcelamento em dois itens, correspondentes às linhas FEMA e UNIP, é adequado e vantajoso, pois preserva a unidade funcional de cada linha, amplia a competitividade, facilita a participação de empresas com menor estrutura operacional, permite a obtenção de propostas independentes e reduz o risco de interrupção simultânea dos serviços.

A adjudicação deverá ocorrer pelo menor preço de cada item, observados os requisitos técnicos e as condições estabelecidas no edital e no Termo de Referência.

10. RESULTADOS PRETENDIDOS

Com a contratação, pretende-se assegurar a prestação contínua, regular, segura e eficiente do transporte dos estudantes residentes no Município de Tarumã/SP matriculados em cursos de ensino técnico e superior na FEMA e na UNIP, localizadas no Município de Assis/SP.



A solução deverá ampliar a capacidade operacional atualmente disponível, mediante a contratação de dois ônibus rodoviários com capacidade mínima de 46 passageiros sentados, sendo um destinado a cada linha, de forma complementar à utilização da frota própria municipal. Espera-se, assim, atender integralmente à demanda estimada de 130 estudantes, respeitada a capacidade oficial dos veículos e assegurando que todos os passageiros sejam transportados sentados.

Pretende-se alcançar os seguintes resultados:

a) garantir a continuidade do transporte durante os períodos letivos, reduzindo o risco de interrupções que possam comprometer o comparecimento dos estudantes às aulas;

b) assegurar o atendimento regular das linhas FEMA e UNIP, em horários compatíveis com o início e o término das atividades acadêmicas;

c) proporcionar transporte seguro, por meio de veículos adequados ao deslocamento intermunicipal, devidamente conservados, inspecionados, higienizados e conduzidos por motoristas habilitados;

d) reduzir atrasos, faltas e dificuldades de acesso às instituições de ensino decorrentes da inexistência ou insuficiência de meios de transporte compatíveis com os horários acadêmicos;

e) contribuir para a permanência dos estudantes nos cursos técnicos e superiores, reduzindo o risco de abandono ou evasão motivado por dificuldades de deslocamento;

f) reforçar a capacidade de atendimento do Município sem a necessidade imediata de aquisição de novos ônibus ou ampliação permanente da estrutura própria;

g) utilizar a frota municipal de forma complementar para atendimento dos estudantes excedentes, conforme a disponibilidade de assentos,



compatibilidade de horários e itinerários, preservando sua utilização nas demais atividades públicas;

h) transferir à contratada as responsabilidades relacionadas à disponibilização dos ônibus e motoristas, combustível, manutenção preventiva e corretiva, seguros, documentação, limpeza e substituição dos veículos;

i) reduzir o risco de paralisação do serviço mediante a exigência de substituição de veículos e motoristas em caso de falha, quebra, indisponibilidade ou impedimento;

j) obter maior previsibilidade e controle dos custos, mediante remuneração vinculada à quilometragem efetivamente executada, fiscalizada e atestada pela Administração;

k) aperfeiçoar o acompanhamento da execução contratual por meio do controle dos itinerários, horários, veículos, motoristas, quilometragem percorrida e ocorrências registradas; e

l) promover a utilização eficiente dos recursos públicos, por meio de solução que combine a contratação da capacidade complementar necessária com o aproveitamento da estrutura já disponível no Município.

Como resultado operacional, estima-se a execução de até 28.000 quilômetros durante 200 dias letivos, correspondentes a 15.000 quilômetros para a linha da UNIP e 13.000 quilômetros para a linha da FEMA. Os quantitativos possuem natureza estimativa, devendo o pagamento considerar exclusivamente os serviços efetivamente prestados e aceitos pela fiscalização.

O alcance dos resultados deverá ser verificado durante a execução contratual mediante o acompanhamento da regularidade das viagens, do cumprimento dos horários e itinerários, das condições dos veículos, da disponibilidade dos motoristas, da quilometragem executada e das ocorrências que possam comprometer a qualidade ou a continuidade dos serviços.



Dessa forma, a contratação deverá proporcionar condições adequadas de deslocamento entre Tarumã/SP e Assis/SP, contribuindo para o acesso e a permanência dos estudantes na educação técnica e superior, em atendimento ao interesse público e à política municipal de apoio à formação acadêmica e profissional dos munícipes.

11. PROVIDÊNCIAS PARA ADEQUAÇÕES PREVIAMENTE À CELEBRAÇÃO DO CONTRATO NO AMBIENTE DO ÓRGÃO

Antes da publicação do edital, da celebração do contrato e do início da execução, conforme o momento aplicável, a Administração deverá adotar as seguintes providências:

- a) atualizar e validar a relação nominal dos estudantes de cada instituição e de cada linha;
- b) confirmar os calendários acadêmicos, os dias letivos e os horários de entrada e saída da FEMA e da UNIP;
- c) validar os itinerários, pontos de embarque e desembarque e as respectivas quilometragens;
- d) elaborar o plano operacional da solução híbrida, identificando os veículos e motoristas municipais complementares;
- e) comprovar a disponibilidade simultânea e a capacidade oficial dos veículos municipais;
- f) verificar a regularidade, manutenção, seguro, licenciamento, inspeção e condições de segurança da frota própria;
- g) elaborar o Termo de Referência, o modelo de execução, os critérios de medição, o instrumento de controle diário e o plano de fiscalização;
- h) designar gestor, fiscais e respectivos substitutos;
- i) promover orientação ou capacitação dos servidores responsáveis pela gestão, fiscalização e medição;
- j) estabelecer procedimento para inspeção dos veículos antes do início das atividades e durante a execução;



k) definir prazo objetivo e procedimento para substituição de veículo ou motorista.

A emissão da ordem de início ficará condicionada à aprovação dos veículos e motoristas indicados pela contratada, à confirmação da capacidade complementar municipal e à comprovação da regularidade das autorizações, registros, inspeções e seguros aplicáveis.

12. CONTRATAÇÕES CORRELATAS E/OU INTERDEPENDENTES

A parcela terceirizada do objeto constitui contratação autônoma. Entretanto, considerando que a solução adotada possui caráter híbrido, sua execução integral depende da disponibilidade da frota própria municipal destinada ao atendimento complementar dos estudantes.

13. IMPACTOS AMBIENTAIS E RESPECTIVAS MEDIDAS MITIGADORAS

A execução dos serviços de transporte universitário pode gerar impactos ambientais inerentes à circulação diária de veículos, especialmente em razão do consumo de combustíveis fósseis, da emissão de gases poluentes, da geração de ruídos, do desgaste de pneus e peças, da produção de resíduos oriundos da manutenção veicular e do risco de vazamentos de óleos, lubrificantes e outros fluidos automotivos. Tais impactos decorrem da própria natureza do objeto, que envolve operação contínua de veículos em rotas para atendimento dos alunos.

Também devem ser considerados possíveis impactos indiretos relacionados à necessidade de manutenção preventiva e corretiva da frota e ao descarte de materiais contaminantes, o que exige cuidados permanentes para que a prestação do serviço ocorra em conformidade com a legislação ambiental e com padrões mínimos de sustentabilidade operacional.



Como medidas mitigadoras, deverá ser exigido que os veículos utilizados na execução contratual permaneçam em adequadas condições de uso, conservação, segurança e trafegabilidade, com realização periódica de vistorias, inspeções e manutenções preventivas e corretivas, a fim de reduzir emissões excessivas, prevenir falhas mecânicas e evitar danos ambientais decorrentes de mau estado de conservação. Será exigida a vistoria dos veículos e a observância das condições regulares de execução do serviço.

A contratada deverá, ainda, adotar procedimentos adequados para destinação ambientalmente correta de pneus, peças substituídas, óleos lubrificantes, filtros, baterias e demais resíduos gerados na manutenção dos veículos, observando a legislação vigente e evitando descarte irregular em solo, cursos d'água ou vias públicas. Da mesma forma, deverá promover controle preventivo contra vazamentos e derramamentos de combustíveis e fluidos, de forma a minimizar riscos de contaminação ambiental.

Deverá ser igualmente exigido que a execução do serviço observe práticas operacionais que contribuam para redução dos impactos ambientais, tais como manutenção da regulagem dos motores, preservação da eficiência dos sistemas mecânicos, uso racional de combustível e substituição imediata de veículos que não apresentem condições adequadas de funcionamento. Tais medidas, além de contribuírem para a proteção ambiental, também favorecem a segurança dos alunos e a continuidade do serviço.

Assim, embora os impactos ambientais da contratação não sejam de grande complexidade, eles existem e devem ser adequadamente prevenidos e mitigados por meio de fiscalização contratual, exigência de veículos em boas condições de trafegabilidade, cumprimento da legislação aplicável e adoção de boas práticas de manutenção e gestão ambiental por parte da contratada.

14. POSICIONAMENTO CONCLUSIVO SOBRE A ADEQUAÇÃO DA CONTRATAÇÃO PARA O ATENDIMENTO DA NECESSIDADE A QUE SE DESTINA.



Diante das informações levantadas, conclui-se que a contratação pretendida mostra-se adequada, necessária e compatível com o interesse público, tendo em vista a necessidade de garantir a continuidade do transporte escolar universitário de alunos residentes no Município de Tarumã/SP que utilizam o transporte para se locomover até as instituições de ensino na cidade de Assis/SP. Verifica-se que a demanda é permanente, essencial e não pode sofrer interrupções, sob pena de comprometimento do acesso e da permanência dos estudantes nas unidades de ensino superior.

15. ANEXOS

São anexos do presente ETP os seguintes documentos:

- ANEXO I – Pesquisa de Preços;

Tarumã, 07 de agosto de 2026.

CARMEN ROSA NOVAIS SOTANA
GESTOR DE TRANSPORTE E LOGÍSTICA

