

Estudo Técnico Preliminar - 51/2021

1. Informações Básicas

Número do processo: 23079.233067/2021-53

2. Descrição da necessidade

A presente contratação tem como objetivo a prestação de serviços para transporte mediante fornecimento de veículos com condutores, devidamente habilitados e combustível, a serem utilizados de forma contínua no município de Macaé para a Universidade Federal do Rio de Janeiro, no Estado do Rio de Janeiro.

Devido à impossibilidade de renovação com a prestadora desse serviço, torna-se imperiosa a abertura de novo processo licitatório devido ao caráter de continuidade do serviço. Na mesma linha, a fim de embasar a justificativa da opção pela licitação, por Pregão Eletrônico, como forma de processo para a escolha do próximo prestador de serviço, em face do fato da atividade a ser realizada pela empresa contratada se enquadrar na definição de serviços comuns, conforme art. 4º do Decreto nº 10.024/2019 e item 2.7.c do anexo V da IN nº 05/2017 da SLTI/MPOG.

2.1 Justificativa da Alternativa Escolhida

O *campus* universitário de Macaé, possui aproximadamente 2.500 alunos de graduação, 140 técnicos e 320 docentes, entre efetivos e substitutos, de acordo com informações passadas pelas direções do Polo Universitário de Macaé e do Instituto de Biodiversidade e Sustentabilidade - NUPEM. Como algumas aulas são realizadas em locais distintos na cidade de Macaé, essa população depende do transporte interno da UFRJ para alcançar os edifícios e complexos universitários, configurando-se, este, como principal meio de locomoção da comunidade acadêmica dentro do campus.

O trabalho de pesquisadores do Instituto de Biologia da UFRJ que começaram atividades científicas nas lagoas costeiras de Macaé culminou na institucionalização do Núcleo de Pesquisas em Ecologia e Desenvolvimento Sócio-Ambiental (2005). Propiciou-se, com isto, a criação de cursos de graduação em Macaé, consolidando o Polo Universitário da UFRJ-Macaé.

Assim, a Universidade implantou o campus da UFRJ interiorizado na região dos Lagos do Estado do Rio de Janeiro tendo como missão prioritária alicerçar no norte fluminense o ensino, a pesquisa e a extensão, pilares que sustentam a universidade, favorecendo, nesta região, uma formação universitária de qualidade. Muitos de nossos alunos são oriundos das cidades em torno como as de Quissamã, Carapebus, Rio das Ostras e outras.

O Campus UFRJ-Macaé está constituído fisicamente em três polos: Polo Universitário, Instituto de Biodiversidade e Sustentabilidade - NUPEM e Polo Ajuda. Além disso, pelo último levantamento informado, totaliza onze cursos de graduação, seis cursos de pós-graduação *stricto sensu* em nível de mestrado e três cursos de pós-graduação *stricto sensu* em nível de doutorado. Segue abaixo a relação dos cursos oferecidos:

Cursos de Graduação - Licenciatura

- Ciências Biológicas
- Química

Cursos de Graduação - Bacharelado

- Ciências Biológicas
- Enfermagem e Obstetrícia
- Engenharia Civil
- Engenharia Mecânica
- Engenharia de Produção
- Farmácia
- Medicina
- Nutrição

- Química

Programas de Pós-Graduação - Mestrado

- Ciências Ambientais e Conservação
- Produtos Bioativos e Biociências
- Mestrado Profissional em Ensino de Física
- Mestrado Multicêntrico em Ciências Fisiológicas;
- Mestrado Profissional em Ambiente Sociedade e Desenvolvimento;
- Mestrado em Educação em Ciência e Saúde;

Programas de Pós-Graduação - Doutorado

- Doutorados em Ciências Ambientais e Conservação;
- Doutorado Multicêntrico em Ciências Fisiológicas;
- Doutorado em Educação em Ciência e Saúde.

À exceção dos cursos de Biologia, os cursos de graduação do Campus UFRJ-Macaé estão sediados no Polo Universitário. Destes cursos, há disciplinas oferecidas no Polo Ajuda e algumas aulas práticas dos cursos da saúde são desenvolvidas no Hospital Público Municipal (HPM).

Em parceria com a Prefeitura Municipal de Macaé, a UFRJ dispõe de laboratórios e salas instalados no IMMT que são utilizados por servidores e alunos. Além disso, existem algumas peculiaridades da rotina acadêmica da Universidade, como a que determinam que alunos frequentem aulas em mais de um local. Nesse contingente encontram-se, também, os residentes no Alojamento Estudantil, que necessitam dos serviços de transferência entre os polos.

É sabido que a UFRJ não possui a quantidade de veículos próprios necessários para essa finalidade além de ser extinto da carreira os cargos com as atividades correlatas às de motorista. O que se pretende com esse procedimento licitatório é prover a capacidade de prestação dos serviços públicos a cargo desta IFES, utilizando-se, para tanto, de serviços terceirizáveis de caráter acessório, baseado em permissivo legal.

A demanda encontra-se devidamente amparada no art.1º da Portaria nº 443 de 27 de dezembro de 2018 do Ministério da Economia que estabelece os serviços que serão preferencialmente objeto de execução indireta, em atendimento ao disposto no art. 2º do Decreto Federal nº 9.507 de 21 de setembro de 2018, que assim dispõe:

"art.1º No âmbito da administração pública federal direta, autárquica e fundacional, serão preferencialmente objeto de execução indireta, dentre outros, os seguintes serviços:

...

XXVIII - transportes;"

Assim verifica-se que os serviços de transportes mediante fornecimento de veículos tipo ônibus com condutores e combustível deverão ser objeto de execução indireta para atender às necessidades de transporte de docentes, discentes e funcionários entre os diversos Pólos e prédios que compõem o complexo acadêmico e de atividades complementares dos diversos Campi e Unidades da UFRJ nos municípios do Rio de Janeiro e de Macaé.

Diante desse quadro, motiva-se a contratação dos serviços de transporte de passageiros no *campus* Macaé para traslado dos alunos, técnicos e docentes entre os diversos polos e para pontos estratégicos para o melhor deslocamento.

3. Área requisitante

| Área Requisitante | Responsável |
|-------------------------------|-----------------|
| Subprefeitura do Campus Macaé | Soraya Silveira |

4. Descrição dos Requisitos da Contratação

Celebrar-se-á contrato com a adjudicatária, com vigência de 12 (doze) meses, de acordo com o que estabelece a Lei nº 8.666/93;

O Contrato poderá ter a sua duração prorrogada por iguais e sucessivos períodos, com vistas à obtenção de preços e condições mais vantajosas para a Administração, até o limite de 60 (sessenta) meses, conforme disposto no inciso II do Art. 57, da Lei nº. 8.666/93

Exigir-se-á a prestação de garantia pela Contratada, no percentual de 5% (cinco por cento) do valor total do contrato, podendo optar por caução em dinheiro ou títulos da dívida pública, seguro- garantia ou fiança bancária, a ser comprovada no prazo de 10 (dez) dias úteis a partir da data da celebração do contrato, prorrogados por igual período a critério desta Administração;

As empresas licitantes, adjudicatárias e contratadas estarão sujeitas às penalidades previstas no art. 7º da Lei nº 10.520/2002, no art. 49 do Decreto nº 10.024/2019, e nos artigos 86 e 87 da Lei nº 8.666/93, assegurado o Direito Constitucional do Contraditório e Ampla Defesa;

Adotar-se-á como critério de julgamento o de menor preço global dos serviços;

A Contratada deverá fornecer aos trabalhadores empregados na execução do contrato uniformes de acordo com a atividade a ser desempenhada nesta Administração, compreendendo peças para todas as estações climáticas do ano, sem qualquer repasse do custo ao empregado;

A Contratada ficará obrigada a aceitar, no interesse da Administração, nas mesmas condições assumidas, os acréscimos ou supressões que se fizerem, até o limite de 25% (vinte e cinco por cento) do valor inicial atualizado do contrato, conforme prevê o § 1º do art.65 da Lei 8.666/93;

O grau de eficiência da prestação dos serviços será verificado mediante avaliação, mensal, do gestor/fiscal do contrato;

Na avaliação dos serviços prestados será utilizado formulário contendo os fatores de avaliação elaborados pela Administração da Contratante. Este procedimento está vinculado aos contratos de prestação de serviços de condutores, integrando as especificações técnicas como obrigação e responsabilidade do Contratante e deverá ser efetuado periodicamente pela fiscalização/controle da execução dos serviços, de forma a gerar relatórios mensais que servirão de fator redutor para os cálculos dos valores a serem lançados nas faturas mensais de prestação dos serviços executados, com base nas pontuações constantes dos relatórios;

A avaliação da Contratada na prestação de serviços de condução de veículos será feita por meio de pontuação de conceitos Bom, Regular e Ruim, em cada um dos itens vistoriados, equivalentes aos seguintes valores, respectivamente, três, um e zero. Ao final de cada período mensal, será obtida a média aritmética dos resultados das avaliações de todas as unidades;

O resultado de cada avaliação terá como teto 100 pontos;

O serviço é considerado como contínuo no âmbito da Universidade pois está relacionado com a atividade finalística de instituição e sua interrupção causará danos à Instituição e ao corpo social da Universidade. Este entendimento é o consolidado no âmbito do TCU, conforme se pode verificar a partir de trecho do Voto do Acórdão nº 132/2008 – Segunda Câmara:

“Na realidade, o que caracteriza o caráter contínuo de um determinado serviço é sua essencialidade para assegurar a integridade do patrimônio público de forma rotineira e permanente ou para manter o funcionamento das atividades finalísticas do ente administrativo, de modo que sua interrupção possa comprometer a prestação de um serviço público ou o cumprimento da missão institucional”.

Disponibilizar frota de veículos na quantidade e nas especificações determinadas no presente instrumento;

Estes são serviços contínuos e relacionados ao transporte de pessoas entre os polos e áreas de atividades relacionadas com as atividades-fim da Universidade, que contribuirão diretamente para atender às demandas da sociedade;

Agilizar os serviços especializados, por meio da execução de atividades meramente rotineiras, colaborando sobremaneira com o desenvolvimento das atividades finalísticas do órgão;

Os serviços a serem contratados enquadram-se nos pressupostos do Decreto nº 9.507, de 1997, constituindo-se em atividades materiais acessórias, instrumentais ou complementares à área de competência legal do órgão licitante, não inerentes às categorias funcionais abrangidas por seu respectivo plano de cargos;

Os serviços, objetos dos pretendidos contratos, têm o intuito de dar apoio às atividades indispensáveis ao funcionamento da UFRJ, tratando-se de serviços de menor complexidade. A natureza desses serviços vem a ser contínua, nos moldes definidos pelo art. 15 da Instrução Normativa SEGES/MPDG nº 5/2017, uma vez que sua interrupção pode comprometer a continuidade das atividades da Administração;

Assim, a contratação objeto deste Termo será executada sem descontinuidade e cuja interrupção ensejaria potenciais prejuízos ou transtornos a entidade contratante. Por tais motivos prolongam-se no tempo, caracterizando-se pela prática de atos reiterados num período mais ou menos longo. Trata-se de serviço prestado de maneira ininterrupta e indiferenciada ao longo do tempo;

Verifica-se ainda, que a presente contratação pode ser objetivamente especificada por meio de padrões usuais de mercado. Desta forma, o objeto pode ser enquadrado como serviço comum, conforme IN 05:

"Art. 1º Para aquisição de bens e serviços comuns, poderá ser adotada a licitação na modalidade de pregão, que será regida por esta Lei.

Parágrafo único. Consideram-se bens e serviços comuns, para os fins e efeitos deste artigo, aqueles cujos padrões de desempenho e qualidade possam ser objetivamente definidos pelo edital, por meio de especificações usuais no mercado".

Em atendimento ao disposto nas INs nº 01/2010 e 05/2017 da SLTI/MPOG a contratada deverá adotar as seguintes práticas de sustentabilidade ambiental na execução dos serviços:

Prever a destinação ambiental adequada das baterias usadas ou inservíveis, segundo disposto na Resolução CONAMA nº 257, de 30 de junho de 1999;

Fornecer aos seus empregados equipamentos de segurança que se fizerem necessários, para a execução dos serviços;

Efetivar práticas de sustentabilidade ambiental, quando da execução dos serviços, utilizando produtos biodegradáveis, atóxicos, conforme ABNT NBR 15448-1 e 15448-2 economizando energia, gás, água, assim como separar seletivamente os resíduos oriundos da prestação dos serviços;

Providenciar o recolhimento e o adequado descarte dos pneus usados ou inservíveis originários da contratação, recolhendo-os aos pontos de coleta ou centrais de armazenamentos mantidos pelo respectivo fabricante ou importador, ou entregando-os ao estabelecimento que houver realizado a troca do pneu usado por um novo, para fins de sua destinação final ambientalmente adequada, conforme artigos 1º e 9º da Resolução CONAMA nº 416, de 30/09/2009, e legislação correlata;

Os veículos fornecidos deverão obedecer aos limites máximos de ruídos fixados nas Resoluções CONAMA nº 1, de 11/02/1993, e nº 272, de 14/09/2000, e legislação correlata, bem como aos limites máximos de emissão de poluentes provenientes do escapamento fixados no âmbito do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores – PROCONVE, conforme Resoluções CONAMA nº 18, de 06/05/1986, e nº 315, de 29/10/2002, e legislação correlata.

O contrato terá a duração máxima de 12 (doze) meses, consecutivos em até o limite de 60 (sessenta) meses.

Para os profissionais:

Os requisitos relativos aos profissionais estão descritos a seguir:

Tempo mínimo de 1 (um) ano de experiência na respectiva categoria, devidamente comprovada na CTPS. O termo de referência poderá estabelecer regra diferente;

Os motoristas deverão possuir curso de primeiros socorros, direção defensiva e ou serem matriculados em tais cursos imediatamente à assinatura do contrato, sendo obrigatória, nesse caso, a apresentação dos certificados de conclusão no prazo estabelecido no instrumento convocatório (vide art.150 da Lei nº9.503/97 – COTRAN Código de Trânsito Brasileiro);

Ensino médio completo;

Atestado médico de aptidão física e mental para o exercício das atribuições inerentes às atividades a serem desempenhadas;

A Contratada deverá manter ao longo de todo o período de prestação dos serviços seus funcionários munidos de aparelhos de comunicação que possibilitem a comunicação entre si e com a base da empresa.

Para os veículos:

Os requisitos relativos aos veículos estão descritos a seguir:

Toda a frota deve atender à legislação e às normas vigentes no País, estado do Rio de Janeiro e município de Macaé quanto à sua fabricação, circulação, manutenção e condução, específicas para cada tipo e serviço. A contratada deverá apresentar os respectivos e necessários registros legais;

A frota utilizada, ao longo de toda a prestação dos serviços, manter idade máxima individual de fabricação (chassis/plataformas e carrocerias) por veículo de 5 (cinco) anos para ônibus do tipo urbano, micro-ônibus e vans e 10 (dez) anos para ônibus do tipo rodoviário, não podendo os mesmos serem reencarroçados;

Toda a frota, urbana e rodoviária, utilizada à prestação dos serviços deverá ser equipada com tacógrafo digital com coleta de dados por bluetooth e por USB. A transmissão deve ser periódica, respeitando o mínimo diário, ao fim de 24h. As informações deverão ser fornecidas pela contratada, quando solicitadas pela fiscalização contratante;

Todos os veículos deverão ser equipados com assentos estofados e com a categoria máxima de proteções exigidas pela legislação específica sobre segurança veicular;

As vistas frontais, laterais e traseiras deverão ser eletrônicas, todas legíveis sob quaisquer condições de iluminação;

Todos os veículos destinados ao serviço no campus Macaé e ao serviço entre os polos deverão possuir em seu interior, na parte frontal superior centralizada, a identificação plastificada do condutor (motorista) responsável pela condução do veículo com as seguintes informações: foto em tamanho de 7x7 centímetros atualizada com fundo branco, nome e pelo menos um sobrenome do motorista (com a finalidade de diferenciá-los), logotipo e nome da empresa Contratada juntamente com escrita de "A serviço da UFRJ", utilizando sistema com velcro para fixação no veículo, bem como afixar, de modo visível aos usuários, cartaz fornecido pela UFRJ contendo informações de contato com a Ouvidoria-Geral da UFRJ ou a Prefeitura Universitária.

Todos os veículos destinados ao serviço no campus Macaé e ao serviço entre polos deverão possuir identificação externa com a numeração de ordem do ônibus nas partes frontal, traseira e em ambos os lados, esta numeração de ordem deverá ser composta por 2 dígitos (dezenas). Os veículos dos serviços entre polos deverão possuir também, de acordo com as exigências do Detro/RJ, o número de registro veicular;

Todos os veículos destinados aos serviços no campus Macaé e entre polos deverão possuir além da identificação externa com a numeração de ordem do ônibus, identificação da ordem no interior do veículo no mínimo em dois pontos, um na parte frontal superior centralizado e outro na parte traseira superior centralizada;

Todos os veículos destinados aos serviços nas linhas do Campus Macaé e polos devem possuir sistema de avisos sonoros, que informam sobre as próximas paradas dos ônibus ao longo do trajeto. Quando o veículo se aproximar do ponto deverá soar um aviso e em seguida uma voz deverá anunciar a localização atual e qual será a próxima parada. Esta tecnologia deverá ser implementada durante o período de execução dos serviços.

A totalidade da frota urbana empregada nos serviços deverá atender à Lei 10.098, de 19 de dezembro de 2000 e estar de acordo com as normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas ABNT NBR 15570: 2011, NBR 14022:2011 e NBR 15646:2016;

Por ocasião da data de fabricação do veículo rodoviário e consequente isenção da Lei, caso não esteja disponível o veículo conforme as normas NBR 15646:2016 e NBR 15320:2018, não equipado com dispositivo de elevação, deverá ser providenciado pela contratada, cadeira de transporte para acesso da pessoa com deficiência;

Toda a frota urbana, utilizada na prestação dos serviços deverão utilizar chassis e carrocerias longos, compostos por eixo traseiro simples com rodagem dupla e com comprimento variando entre 12,00m e 13,20 m. Para o atendimento ao serviço no campus Macaé e ao serviço entre polos, os veículos urbanos deverão possuir a capacidade mínima de 80 passageiros (sendo 43 passageiros sentados, e demais em pé);

Sobre as dimensões e capacidades dos veículos, em ambos os casos caberá à fiscalização da UFRJ avaliar e determinar a aplicação dos veículos em quantidade e capacidade de passageiros adequados aos serviços;

Toda a frota urbana utilizada na prestação dos serviços deverá ser equipada com portas largas. Os veículos deverão possuir duas configurações de portas: opção 1 – duas portas, uma em cada extremidade do veículo, ou opção 2 - três portas, uma em cada extremidade do veículo e mais a porta central;

Toda a frota, urbana e rodoviária, utilizada na prestação dos serviços deverá estar equipada com ar condicionado e possuir dispositivos de manutenção de sua temperatura e eficiência. Inclusive, no adequado equilíbrio entre potência do motor e equipamento de condicionamento de ar recomendado pelos respectivos fabricantes atendendo o decreto Municipal nº 38.328, de 21 de fevereiro de 2014;

Toda a frota, urbana e rodoviária, utilizada na prestação dos serviços deverá oferecer 100% de cobertura de vigilância interna por no mínimo 2 (duas) câmeras de segurança (visão noturna através de infravermelho) do tipo IP com transmissão através da rede sem fio (wi-fi) dispostas de tal forma que possibilitem a visualização do salão completo e das portas do veículo. Resolução mínima VGA: 640x480 pixels, com taxa mínima de 15 fps (frames por segundo). Os registros deverão ser armazenados pelo período de 90 dias;

Toda a frota, urbana e rodoviária, utilizada na prestação dos serviços deverá oferecer sistema GPS para localização remota e monitoramento de percurso. Os aplicativos (softwares) ou sistemas online de GPS compatíveis com equipamentos da Contratante, assim como senhas de acesso deverão ser disponibilizados à fiscalização técnica. A Contratada deverá manter o sistema de GPS e banco de dados correspondente durante todo o tempo da vigência do contrato, acrescido de 180 dias após o seu término;

O sistema GPS deverá permitir a alocação automática de linhas em função do ônibus, na ocasião do início /término da execução de cada linha. De preferência atrelado ao sistema eletrônico de "vista". A taxa de atualização de transmissão deve ser de no máximo 10 segundos (a Contratada deverá fazer estudo sobre a melhor tecnologia de transmissão dos dados na cidade de Macaé);

O sistema GPS deverá apresentar: localização em tempo real com posicionamento em mapas com vias, relatório de trajetos percorridos, relatório de Velocidades, relatório de passagem por parada de ônibus em função do ônibus e em função das linhas, alertas de cerca, alertas de velocidade e alertas de violação de rotas;

Poderá, no decorrer da vigência do contrato, ser solicitada, para as linhas entre polos, a instalação de catracas eletrônicas de acesso por liberação através de aproximação de cartões ou outros dispositivos a ser definido pela UFRJ, sem ônus para a contratante;

Toda a frota, urbana e rodoviária, deverá utilizar combustíveis aprovados e recomendados pela legislação ambiental de modo a reduzir emissões e resíduos de poluição;

A Contratada deverá enviar à fiscalização do serviço um relatório mensal detalhado sobre a execução dos serviços prestados, informando dados qualitativos e ocorrências;

A Contratada poderá ser solicitada a adequar, sem ônus para si, seus veículos dedicados à prestação dos serviços aos conceitos de informação, mobilidade e automação em desenvolvimento pela UFRJ;

A Contratada deverá arcar com os custos de pedágios, taxas de permanência, taxas ambientais, e demais taxas referente ao acesso, trânsito, parada e estacionamento cobradas por veículo pelos Municípios do Estado do Rio de Janeiro durante o período contratual.

A execução do objeto obedecerá ao seguinte MODELO DE EXECUÇÃO:

Os serviços serão solicitados através da Subprefeitura da UFRJ/Macaé - que apresentará à contratada os destinos, itinerários, horários, tipos de veículos e demais informações pertinentes, fiscalizando as atividades realizadas diariamente.

Os serviços deverão ser prestados de acordo com os horários, intervalos (*headways*) e percursos estabelecidos pelo presente Termo de Referência, podendo, a qualquer tempo, ser alterados, desde que mantidas suas características fundamentais, no interesse do interesse público e da Administração da UFRJ, através da equipe fiscalização.

A Subprefeitura da UFRJ/Macaé, fiscal dos serviços, utilizará formulário de controle de quilometragem e avaliação de qualidade na prestação do serviço, para pesquisa periódica de satisfação junto aos usuários e das ocorrências identificadas pela equipe de fiscalização.

A empresa deverá proporcionar aos usuários atendimento cordial, condução segura e confortável, veículos e seus equipamentos em pleno funcionamento, rigoroso respeito aos horários e percursos estabelecidos e à legislação de trânsito vigente no País.

Quaisquer irregularidades nos veículos e seus equipamentos, sistemas de monitoramento e condições de segurança física e pública observadas pelos condutores e representantes da contratada deverão ser relatadas formalmente à equipe de fiscalização e imediatamente sanadas, caso sejam de responsabilidade da contratada.

A Comunicação entre a contratada e a equipe de fiscalização ocorrerá preferencialmente de maneira formal através de correio eletrônico ou Ofício, podendo ser utilizado telefone ou outro meio de comunicação para agilizar o atendimento no dia a dia da execução do contrato.

Toda medição é aferida/executada diariamente utilizando a unidade de quilômetro rodado através de Boletim Diário de Serviço (BDS).

Será aplicado Instrumento de Medição de qualidade para medir:

- a. Cumprimento de itinerário;
- b. Cumprimento de programação de partidas;
- c. Apresentação e comportamento do motorista, condução e condições operacionais dos veículos;
- d. Correto preenchimento do BDS.

Estará presente no Instrumento de Medição item para apurar a satisfação dos usuários/passageiros em relação às manifestações junto à Ouvidoria-Geral da UFRJ enquanto a Subprefeitura da UFRJ/Macaé não dispuser de canal próprio para que registro deste tipo de manifestação, exclusiva para o serviço de transporte público da UFRJ.

Em caso de necessidade de troca de veículo por pane, defeito, acidente e/ou incapacidade física de algum dos condutores, a empresa terá o prazo de 20 (vinte) minutos para reposição de veículos e/ou condutores.

Critérios de Seleção do Fornecedor:

As exigências de habilitação jurídica e de regularidade fiscal e trabalhista são as usuais para a generalidade dos objetos, conforme disciplinado no edital.

Os critérios de qualificação econômica a serem atendidos pelo fornecedor estarão previstos no edital.

Os critérios de qualificação técnica a serem atendidos pelo fornecedor serão:

Comprovação de aptidão para a prestação dos serviços em características, quantidades e prazos compatíveis com o objeto desta licitação, ou com o item pertinente, por meio da apresentação de atestados fornecidos por pessoas jurídicas de direito público ou privado.

Os atestados referir-se-ão a contratos já concluídos ou vigentes, com período mínimo de um ano do início de sua execução, exceto se houver sido firmado para execução em prazo inferior, sendo somente aceito mediante a apresentação do contrato.

Serão considerados compatíveis com o objeto da licitação atestados com, no mínimo, 30% (trinta por cento) da quilometragem total desta contratação e que envolvam, no mínimo, 50% (cinquenta por cento) da quantidade de veículos necessários na contratação pretendida.

Será aceito o somatório de atestados de períodos concomitantes para comprovar os quantitativos exigidos de capacidade técnica.

5. Levantamento de Mercado

Como já informado, o mercado de fretamento de ônibus se apresenta bem desenvolvido e consolidado, sendo ofertado por diversas empresas especializadas. O serviço de transporte de passageiros é regulamentado pelas autoridades e órgãos competentes em função da sua atuação territorial e do tipo de veículo utilizado, além das legislações pertinentes sejam municipais, estaduais, federais, Código de Trânsito Brasileiro e legislação complementar.

Por sua vez, a Universidade obteve, em contratações anteriores Termos de Contratos TC 42/2019 e 52/2019, êxito durante o período de vigência compreendido entre os anos de 2019 até julho de 2020, sendo interrompido pela empresa devido ao recebimento de valores inferiores aos de custo fixo, por conta de baixa utilização do transporte por conta da pandemia. Durante esse período, as demandas pelo serviço foram atendidas e se comprovou que o tipo de solução escolhida se apresentou favorável à Administração. Além do mais, com a permanência do atual contexto de disponibilidade de recursos humanos, insumos e de equipamentos por parte da Universidade para a magnitude de execução deste tipo de serviço, a solução de outrora se confirma como a melhor opção para a prestação do serviço de transporte de passageiros por ônibus atualmente.

Portanto, a solução atual deverá seguir os moldes dos contratos anteriores que se mostraram bastante satisfatórios, passando apenas por adequações e ajustes conforme devidamente justificadas neste Estudo Técnico Preliminar.

A UFRJ-Macaé possui uma estrutura organizacional composta por Decania, seis unidades acadêmicas, o Instituto de Biodiversidade e Sustentabilidade – NUPEM, unidade do Centro de Ciências da Saúde em Macaé, utilizando vários polos para as aulas

Por sua vez, a Subprefeitura da UFRJ-Macaé é um órgão executivo da estrutura da Prefeitura Universitária, que é um órgão superior da Universidade, com competência para gerir, dentre outras atribuições: (i) a mobilidade urbana sustentável e universal; (ii) o transporte de pessoas nos (e entre os) Polos onde são ministradas as aulas. Estes serviços são imprescindíveis para criar um ambiente propício que possibilite à UFRJ desenvolver as atividades de ensino, pesquisa e extensão.

As principais estruturas e instalações acadêmicas que são atendidas pelo serviço de transporte de passageiros por ônibus são distribuídas em cinco Polos: Polo Universitário, IMCT, Polo Ajuda, HPM e NUPEM.

6. Descrição da solução como um todo

O objeto proposto pela Administração é contratar o serviço completo de transportes com veículo tipo ônibus, envolvendo os custos de mão de obra, de veículos, respectivas manutenções e de insumos diversos para o atendimento integral das necessidades de deslocamento de pessoas, discentes, docentes e de servidores técnico-administrativos da UFRJ para o cumprimento de sua missão institucional.

Destaca-se não se tratar de serviços distintos, mas sim de um conjunto de custos para prestação de um único serviço cuja finalidade e resultado é o deslocamento de pessoas e a interligação de seus pólos e locais de atividade.

Reforçando a natureza jurídica da presente contratação, verifica-se que a contraprestação relativa à contratada envolve tanto os custos fixos quanto os custos variáveis, a qual a Administração paga um valor fixo por quilômetro percorrido pela disponibilização por parte da contratada seja dos veículos utilizados seja da mão de obra para condução dos mesmos. Inclui-se, ainda, no pagamento pelo seu custo unitário as despesas com diversos componentes, tais como peças, acessórios, combustíveis, manutenções, entre outros.

Portanto, o pagamento será realizado por resultados pelos serviços efetivamente prestados, nos termos do item 2.6.1 do anexo V da IN nº 05/2017 da SLTI/MPOG, característica intrínseca à prestação de serviços. Em contrapartida, se não houver consumo, não haverá pagamento à contratada de quilômetros não percorridos, diferentemente do modelo de franquia ou de locação simplesmente, em que se paga somente pela disponibilização de um bem.

Assim, não se pode confundir custos de composição de um serviço com a contratação de fornecimento de material, que há a compra definida de determinados bens, além de que a manutenção é o custo envolvido para a preservação

do bem de propriedade da empresa para que a prestação dos serviços seja regular e sem descontinuidade, não havendo razão econômica para Administração contratar serviços de manutenção para bem que não seja de sua propriedade.

Diante do exposto, verifica-se que não se trata da contratação de mais de um serviço ou bens distintos, mas sim de um único serviço, sendo que para a produção desse resultado há custos envolvidos e que não necessariamente serão considerados como serviços e/ou bens distintos.

Neste sentido, do ponto de vista de gestão e da execução do serviço, identificou-se que a disponibilização em um único grupo provê mais eficiência na capacidade de execução, uma vez que as funcionalidades dos serviços estão interconectadas e são interdependentes.

7. Estimativa das Quantidades a serem Contratadas

Conforme levantamento realizado por esta Equipe de Planejamento, as informações pertinentes à contratação atual, à consulta à unidade requisitante dos serviços e aos cálculos necessários, constam conforme abaixo:

| Grupo | Item | Descrição | Unid. | Km Mensal | Km Anual | Frota | CATSERV |
|-------|------|---|-------|-----------|------------|-------|---------|
| I | 1 | Linhas que circulam entre os polos/Unidades da UFRJ em Macaé: Polo Universitário, IMMT, HPM, Polo Ajuda e Instituto de Biodiversidade e Sustentabilidade. Serviços realizados por ônibus urbanos. | Km | 14.053,60 | 168.643,20 | 2 | 25089 |

Item 1 - Linhas Circulares dentro do Campus Macaé

| Itinerário | Horários | Km Percurso Diário |
|------------|-------------------------------------|--------------------|
| Linha 01 | Segunda a Sexta, de 6:45h às 19:00h | 381,70 |
| Linha 02 | Segunda a Sexta, de 6:45h às 19:00h | 257,10 |

| LINHA UFRJ MACAÉ 1 | | | |
|--------------------|-------|--|--------|
| ITEM | HORA | ITINERÁRIO | KM |
| 1 | 06:45 | Casa do Estudante - NUPEM - Ajuda - HPM - Polo - IMCT IMCT - Polo - HPM - Ajuda - NUPEM | 52,10 |
| 2 | 08:30 | NUPEM - Ajuda - HPM - Polo - IMCT IMCT - Polo - HPM - Ajuda - NUPEM | 43,20 |
| 3 | 11:30 | NUPEM - Ajuda - HPM - Restaurante - Polo - IMCT | 25,20 |
| 4 | 12:30 | IMCT - Polo - Restaurante - HPM - Ajuda - NUPEM | 24,40 |
| 5 | 15:00 | NUPEM - Ajuda - HPM - Polo - IMCT IMCT - Polo - HPM - Ajuda - NUPEM | 43,20 |
| 6 | 16:00 | NUPEM - Ajuda - HPM - Polo - IMCT IMCT - Polo - HPM - Ajuda - NUPEM | 43,20 |
| 7 | 17:30 | NUPEM - Ajuda - HPM - Polo - IMCT | 21,00 |
| 8 | 18:40 | IMCT - Polo - HPM - Ajuda - NUPEM | 22,20 |
| 9 | 19:30 | NUPEM - Ajuda - HPM - Polo - IMCT IMCT - Polo - HPM - Ajuda - NUPEM | 43,20 |
| 10 | 21:00 | NUPEM - Ajuda - Polo Polo - Ajuda - NUPEM | 31,80 |
| 11 | 22:00 | NUPEM - Polo - Terminal Central - Casa do Estudante | 32,20 |
| TOTAL: | | | 381,70 |

| LINHA UFRJ MACAÉ 2 | | | |
|--------------------|-------|---|--------|
| ITEM | HORA | ITINERÁRIO | KM |
| 1 | 07:00 | Terminal Central - NUPEM - Ajuda - HPM - Polo - IMCT IMCT - Polo - HPM - Ajuda - NUPEM | 52,70 |
| 2 | 10:00 | NUPEM - Ajuda - HPM - Polo - IMCT | 25,20 |
| 3 | 11:40 | IMCT - Polo - Restaurante - HPM - Ajuda - NUPEM | 24,40 |
| 4 | 12:40 | NUPEM - Ajuda - HPM - Restaurante - Polo - IMCT | 25,20 |
| 5 | 15:00 | IMCT - Polo - HPM - Ajuda - NUPEM NUPEM - Ajuda - HPM - Polo - IMCT | 43,20 |
| 6 | 16:00 | IMCT - Polo - HPM - Ajuda - NUPEM NUPEM - Ajuda - HPM - Polo - IMCT | 43,20 |
| 7 | 17:30 | IMCT - Polo - HPM - Ajuda - NUPEM | 21,00 |
| 8 | 18:30 | NUPEM - Ajuda - HPM - Polo - IMCT | 22,20 |
| TOTAL: | | | 257,10 |

| RESUMO MENSAL | |
|------------------------|------------------|
| KM TOTAL LINHA 1 | 381,70 |
| KM TOTAL LINHA 2 | 257,10 |
| KM TOTAL DIÁRIA | 638,80 |
| QUANTIDADE DE DIAS | 22 |
| KM TOTAL MENSAL | 14.053,60 |

8. Estimativa do Valor da Contratação

Cabe ressaltar que a Divisão de Contratos da Pró-Reitoria de Gestão e Governança-PR6, responsável pela contratação dos serviços almejados, realizará pesquisa de preços, após especificações técnicas definidas, de acordo com a previsão da Instrução Normativa nº 05/2014, alterada pela Instrução Normativa nº 03/2017, da Secretaria de Logística e Tecnologia da Informação/ MPOG, com priorização dos parâmetros contidos nos incisos II e IV do Art. 2º da referida norma, a saber:

I - Painel de Preços, disponível no endereço eletrônico <http://paineldeprescos.planejamento.gov.br>;

II - contratações similares de outros entes públicos, em execução ou concluídos nos 180 (cento e oitenta) dias anteriores à data da pesquisa de preços;

(...)

IV - pesquisa com os fornecedores, desde que as datas das pesquisas não se diferenciem em mais de 180 (cento e oitenta) dias.

Conforme pesquisa feita em 20 de setembro de 2021, o custo unitário em reais (R\$) por quilômetro (km) do ônibus urbano foi de R\$6,45 (seis reais e quarenta e cinco centavos), resultando no valor estimado anual de R\$1.087.748,64 (um milhão, oitenta e sete mil, setecentos e quarenta e oito reais e sessenta e quatro centavos).

| Grupo | Item | Descrição | Unid. | Km Mensal | Km Anual | Frota | CATSERV | Custo Unit. (R\$) | Custo Total Mensal Estimado (R\$) | Custo Total Anual Estimado (R\$) |
|-------|------|-----------|-------|-----------|----------|-------|---------|-------------------|-----------------------------------|----------------------------------|
| | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | |
|--------|---|--|----|-----------|------------|---|-------|------|-----------|--------------|
| I | 1 | Linhas que circulam entre os polos /Unidades da UFRJ em Macaé: Polo Universitário, IMMT, HPM, Polo Ajuda e Instituto de Biodiversidade e Sustentabilidade. Serviços realizados por ônibus urbanos. | Km | 14.053,60 | 168.643,20 | 2 | 25089 | 6,45 | 90.645,70 | 1.087.748,64 |
| Total: | | | | | | | | | 90.645,70 | 1.087.748,64 |

9. Justificativa para o Parcelamento ou não da Solução

O parcelamento da solução é a regra, devendo a licitação ser realizada por item, sempre que o objeto for divisível e desde que se verifique não haver prejuízo para o conjunto da solução ou ocorra a perda de economia de escala, visando propiciar a ampla participação de licitantes, que embora não disponham de capacidade para execução da totalidade do objeto, possam fazê-lo com relação a itens ou unidades em separado.

Também se verifica nesta forma de contratação que se atingiria um maior ganho de escala, dado ao maior escopo da contratação, redundando em maior economia para a Administração.

Ainda, a opção por agrupamento em grupos de itens a serem adquiridos é considerada lícita, desde que possuam mesma natureza e que guardem relação entre si, conforme disposto no Acórdão 5.260/2011 - 1ª Câmara, Acórdão 861/2013 Plenário, TC006.719/2013-9, relator Ministra Ana Arraes, de 10/04/2013.

Assim verifica-se que os serviços de transporte mediante fornecimento de veículos tipo ônibus, com condutores e combustível deverão ser objeto de execução indireta para atender às necessidades de transporte de docentes, discentes e funcionários entre os diversos Polos e prédios que compõem o complexo acadêmico e de atividades complementares dos Diversos Campi e Unidades da UFRJ nos municípios do Rio de Janeiro e de Macaé.

Comparando as opções de fornecimento parcelado ou integrado de mão de obra e materiais, aduz-se que a sistemática do gerenciamento integrado, ou seja, um mesmo contrato, pode ser entendida como a de melhor vantagem, uma vez que além de representar avanço de gestão, controle e redução de gastos, permite a unicidade de objeto, além de suprimir problemas de continuidade dos serviços contratados, garantindo-lhes celeridade, harmonia, equilíbrio e revisão dos atos.

No caso em questão, corre-se o sério risco de buscar a economia a todo custo e não ter o resultado almejado, tendo a Administração de incorrer em ônus desnecessários, tais como a contratação de apenas um determinado lote. Como exemplo, a contratação de apenas motoristas, mas sem os veículos, o que inviabilizaria o objetivo primeiro da atividade demandada. Pode ocorrer, ainda, a contratação de veículos tipo ônibus, mas sem o fornecimento de combustível, podendo eclodir em situações que prejudicariam o desenvolvimento da atividade planejada, como a possibilidade de não haver um posto de combustíveis credenciado para o abastecimento dos veículos. Outro senão, seria a possibilidade de rescisão de um dos contrato de forma unilateral e a manutenção de outro, mesmo que por pouco tempo, comprometendo a execução do objeto fim.

Com isso, pretende-se mostrar combinações de resultados que não alcançam o princípio desejado pela Administração. Ademais, caso assim não o fosse, a Administração deveria contar com a possibilidade de gestão dessas eventualidades, provocando a destinação de força de trabalho de servidores para o saneamento de tais problemas, contrariando, assim, princípios como razoabilidade, objetividade e eficiência isso sem contar no aumento dos riscos envolvidos na contratação dos objetos em separado.

Tornar a Administração Pública eficiente e ágil requer interpretação criteriosa dos princípios jurídicos com base na conjunção da mais ampla eficiência da operacionalidade com a economicidade. Órgãos estatais têm o poder-dever de se modernizar, de buscar a eficiência e a economicidade, desincumbindo-se de atividades operacionais e burocráticas, a fim de centrar esforços na sua atividade finalística o que, aliás, é o objetivo primordial da terceirização de serviços.

Essa sistemática de contratação pode significar expressivo avanço de gestão, controle e redução de custos. A vanguarda das licitações mais modernas aponta para o aproveitamento da expertise da iniciativa privada para realizar e fazer a gestão de todos os serviços que são atividade meio, enquanto a Administração executa a sua

atividade fim. O modelo de contratação de solução integrada já está sendo amplamente utilizado pela Administração Pública em diversos tipos de serviços como, por exemplo, limpeza, copeiragem, manutenção de equipamentos e instalações.

A redução dos custos administrativos com várias licitações, bem como dos custos gerenciais de vários contratos, representa mais um ponto positivo desse modelo de contratação. O pacote de serviços mais equipamentos também proporciona maior possibilidade de negociação de preços, com a diminuição do valor estimado da licitação e da taxa de administração. Outras vantagens se relacionam com a absorção das tecnologias modernas e a eficiência dos equipamentos, a garantia da padronização dos serviços e o gerenciamento da logística de forma centralizada.

Conclui-se, resguardados pelos amparos da Lei licitatória, que o conceito de vantajosidade não engloba somente preços. Além dos amplos benefícios de eficiência com a melhoria da gestão e redução dos custos de gestão contratual, há sim, economicidade no modelo de contratação de solução integrada. Este modelo vai ao encontro da necessidade que o Estado tem de otimizar seus recursos de maneira eficaz e efetiva, satisfazendo os anseios da sociedade e assegurando, assim, o bem comum, atendendo-se o disposto no §3.º do art. 3.º da IN nº 03/2009 SLTI /MPOG.

Cabe esclarecer, que as principais atividades finalísticas de ensino, pesquisa e extensão da UFRJ giram em torno de atividades de seu corpo discente e docente, além das atividades administrativas de seu corpo de servidores técnico administrativos e a participação destes em atividades que ocorrem em todos os locais que compõe os Campi da UFRJ o que por si só já justifica a interligação, por meio de linhas de transporte, que permitam o livre transitar de toda a população que necessidade circular por nossas instalações.

A interligação de nosso Campus permite o efetivo cumprimento de nossa missão institucional e outras atividades desenvolvidas pela UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO.

10. Contratações Correlatas e/ou Interdependentes

Não foram identificadas contratações que guardem afinidade com o objeto da contratação pretendida.

11. Alinhamento entre a Contratação e o Planejamento

A presente contratação se alinha na perspectiva de processos dentro do planejamento estratégico anual com objetivo de garantir a infraestrutura e instalações adequadas, de forma a prover recursos mais eficientes de transportes.

De acordo com Estatuto da UFRJ, através do Art. 7º- inciso IX dos Objetivos Gerais, é imprescindível a prestação de serviços especializados à comunidade e estabelecer com esta uma relação de reciprocidade.

Plano de Mobilidade da Cidade Universitária

Tema estruturador do Plano Diretor UFRJ 2020 o plano de mobilidade contempla os diversos níveis de que se compõe o sistema de transporte e acesso aos polos da UFRJ e propõe ações, algumas já concretizadas, capazes de promover e facilitar as relações e fluxos entre a UFRJ e a cidade.

Destacam-se as seguintes:

- 1- Transporte de massa conectando os locais onde a UFRJ atua com a cidade de Macaé;
- 2- Transporte interno ambientalmente limpo e confortável;
- 3- Infraestrutura do sistema que proporcione segurança e conforto ao usuário;
- 4- Incentivo e oferta de suporte ao transporte ativo;
- 5- Transporte integrado.

Transporte Integrado

O estado da arte das ações acima já apresenta evolução no que diz respeito ao aumento considerável de oferta do transporte público municipal e intermunicipal, em parte, graças à disponibilização do equipamento urbano

necessário e da revisão de itinerários que permitiram melhor integração entre as linhas internas e externas, facilitando o acesso aos dois sistemas e, com isso promovendo transbordos rápidos e mais confortáveis.

Além disso, a construção do sistema de ciclovias e ciclo faixas já permite a conexão entre os principais pontos de embarque e desembarque do transporte público e os centros acadêmicos da UFRJ e demais instituições através de transporte ativo e limpo.

Restam as medidas que viabilizem o conforto e a regularidade pretendidos no transporte coletivo que se pretende atender através do presente documento.

Consta previsão no PGC 2021 na UG 153115 para o serviço e este figura no número 23 do referido plano.

12. Resultados Pretendidos

Cabe esclarecer, que as principais atividades finalísticas de ensino, pesquisa e extensão da UFRJ giram em torno de atividades de seu corpo discente e docente, além das atividades administrativas de seu corpo de servidores técnico administrativos e a participação destes em atividades que ocorrem em todos os locais que compõem os campi da UFRJ o que por si só já justifica a interligação, por meio de linhas de transporte coletivo, que permitam o livre transitar de toda a população que necessite se deslocar por nossas instalações.

Destacam-se também alguns benefícios os quais esse tipo de contratação proporciona ao evitar despesas com aquisição de veículos, depreciação, seguros, impostos e taxas, manutenções corretivas e preventivas, óleos lubrificantes, combustíveis, contratação de mão de obra, dentre outras.

Sendo assim o resultado pretendido é a garantia da oferta de transporte de passageiro por ônibus para toda a comunidade acadêmica conforme descrito neste documento, confiável, gratuito, eficiente e com níveis satisfatórios de qualidade no qual se espera haver melhor aproveitamento de recursos humanos, materiais e financeiros disponíveis, respeitando-se os princípios da Administração Pública.

13. Providências a serem Adotadas

Não há nenhuma necessidade de adaptação direta ao ambiente físico da UFRJ para início dos serviços transportes mediante fornecimento de veículos tipo ônibus, com condutores devidamente habilitados e combustível, dentro do estado do Rio de Janeiro, no município de Macaé.

14. Possíveis Impactos Ambientais

Os possíveis impactos ambientais são:

- Emissões de gases poluentes e ruídos na atmosfera oriundas da utilização do equipamento;
- Vazamento accidental de óleos lubrificante e/ou combustível;
- Descartes de materiais e componentes de consumo.

Os impactos listados anteriormente serão mitigados e evitados através do atendimento ao disposto nas IN's nº 01 /2010 e 05/2017 da SLTI/MPOG. A contratada deverá adotar as seguintes práticas de sustentabilidade ambiental na execução dos serviços:

- Prever a destinação ambiental adequada das baterias usadas ou inservíveis, segundo disposto na Resolução CONAMA nº 257, de 30 de junho de 1999;
- Fornecer aos seus empregados equipamentos de segurança (EPIs), que se fizerem necessários, para a execução dos serviços;
- Efetivar práticas de sustentabilidade ambiental, quando da execução dos serviços, utilizando produtos biodegradáveis, atóxicos, conforme ABNT NBR 15448-1 e 15448-2 economizando energia, gás, água, assim como separar seletivamente os resíduos oriundos da prestação dos serviços;
- Providenciar o recolhimento e o adequado descarte dos pneus usados ou inservíveis originários da contratação, recolhendo-os aos pontos de coleta ou centrais de armazenamentos mantidos pelo respectivo fabricante ou importador, ou entregando-os ao estabelecimento que houver realizado a troca do pneu usado

por um novo, para fins de sua destinação final ambientalmente adequada, conforme artigos 1º e 9º da Resolução CONAMA nº 416, de 30/09/2009, e legislação correlata;

- Os veículos fornecidos deverão obedecer aos limites máximos fixados nas Resoluções CONAMA nº 433, de 13 de julho de 2011 e legislação correlata.

15. Declaração de Viabilidade

Esta equipe de planejamento declara **viável com restrições** esta contratação com base neste Estudo Técnico Preliminar.

15.1. Justificativa da Viabilidade com Restrições

Esta Equipe de Planejamento, através do presente Estudo Preliminar, manifesta-se quanto à viabilidade da contratação com restrições, desde que haja correta alocação de recursos para o contrato e que sejam respeitados os requisitos parametrizados através dos estudos realizados e legislação vigente com a finalidade de estabelecer a contratação adequada aos serviços pretendidos.

16. Responsáveis

SORAYA SILVEIRA RODRIGUES

Subprefeita do Campus Macaé

JEFFERSON BARRETO BAPTISTA

Contra-Mestre/Ofício

MARCELO DA SILVA GONÇALVES

Assistente em Administração

Lista de Anexos

Atenção: Apenas arquivos nos formatos ".pdf", ".txt", ".jpg", ".jpeg", ".gif" e ".png" enumerados abaixo são anexados diretamente a este documento.

- Anexo I - Gerenciamento de Riscos Operacional_Macaé rev01.docx (65.81 KB)