

Estudo Técnico Preliminar 12/2021

1. Informações Básicas

Número do processo: 23079.200520/2021-45

2. Base Legal

Partindo do princípio da Legalidade, que sempre deve nortear as ações da Administração Pública, foram analisados, principalmente, os Instrumentos Legais abaixo relacionados:

- Instrução Normativa 05/2017 – Ministério do Planejamento e Gestão. (Dispõe sobre as regras e diretrizes do procedimento de contratação de serviços sob o regime de execução indireta no âmbito da Administração Pública federal direta, autárquica e fundacional);
- Lei Nº 8.666, de 21 de julho de 1993 e a Lei nº 10.520/2002 de 17 de julho de 2002 (Regulamenta o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências);
- Decreto Nº 9.507, de 21 de setembro de 2018 que Dispõe sobre a execução indireta, mediante contratação, de serviços da administração pública federal direta, autárquica e fundacional e das empresas públicas e das sociedades de economia mista controladas pela União.
- Decreto Nº 7.892, de 23 de janeiro de 2013 que Regulamenta o Sistema de Registro de Preços previsto no art. 15 da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993.
- Decreto Nº 3.555, de 8 de agosto de 2000 que aprova o regulamento para a modalidade de licitação denominada pregão, para aquisição de bens e serviços comuns.
- Decreto Nº 10.024, de 20 de setembro de 2019 que regulamenta a licitação, na modalidade pregão, na forma eletrônica, para a aquisição de bens e a contratação de serviços comuns, incluídos os serviços comuns de engenharia, e dispõe sobre o uso da dispensa eletrônica, no âmbito da administração pública federal;
- Lei Nº 12.527, de 18 de Novembro de 2011. (Regula o acesso a informações previsto no inciso XXXIII do art. 5º, no inciso II do § 3º do art. 37 e no § 2º do art. 216 da Constituição Federal; altera a Lei no 8.112, de 11 de dezembro de 1990; revoga a Lei no 11.111, de 5 de maio de 2005, e dispositivos da Lei no 8.159, de 8 de janeiro de 1991; e dá outras providências);
- Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1941. (Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho);
- LEI Nº 13.467, DE 13 DE JULHO DE 2017. (Altera a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nos 6.019, de 3 de janeiro de 1974, 8.036, de 11 de maio de 1990, e 8.212, de 24 de julho de 1991, a fim de adequar a legislação às novas relações de trabalho).

- Lei nº 9.632, de 7 de maio de 1998. (trata dos cargos extintos ou em extinção no âmbito da Administração Federal);
- Modelos da AGU de licitações e contratos. Serviços continuados sem dedicação exclusiva de mão de obra. Termo de referência, minuta de edital e minuta de contrato;
- IN 01, de 19 de janeiro de 2010. (Dispõe sobre os critérios de sustentabilidade ambiental na aquisição de bens, contratação de serviços ou obras pela Administração Pública Federal direta, autárquica e fundacional e dá outras providências);
- Portaria Nº 443, de 27 de dezembro de 2018, que estabelece os serviços que serão preferencialmente objeto de execução indireta, em atendimento ao disposto no art. 2º do Decreto nº 9.507
- Instrução Normativa Nº 73, de 5 de agosto de 2020. Dispõe sobre o procedimento administrativo para a realização de pesquisa de preços para a aquisição de bens e contratação de serviços em geral, no âmbito da administração pública federal direta, autárquica e fundacional;
- Convenções Coletivas De Trabalho: registrada sobre o número no MTE, MR000856 /2020, com data de registro de 17/01/2020, número de processo 13624.100229/2020-18
- Código Brasileiro de Ocupação (CBO);
- ABNT NBR 15570:2011, NBR 14022:2011, NBR 15320:2018 e NBR 15646:2016;
- Decreto Municipal nº 38.328, de 21 de fevereiro de 2014 (Dispõe sobre a obrigatoriedade dos novos veículos a serem incorporados à frota do SPPO serem dotados de equipamento de ar condicionado);
- LEI Nº 10.098, DE 19 DE DEZEMBRO DE 2000. (Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências).

3. Descrição da necessidade

3.1. Sobre a distribuição espacial da UFRJ

A UFRJ tem áreas e ativos localizados em quatro campi universitários específicos - Cidade Universitária, Praia Vermelha, Duque de Caxias e Macaé, com uma estrutura organizacional composta por Reitoria, seis centros universitários (cada um dos quais formados por diversos institutos, escolas e faculdades, reunidos por áreas de conhecimentos afins), o Fórum de Ciência e Cultura, o Escritório Técnico da Universidade, a Prefeitura Universitária (PU) e órgãos suplementares.

Em particular, no campus da Cidade Universitária circulam, diariamente, aproximadamente 65.000 pessoas, mais de 70% utilizam o sistema de transporte público municipal e intermunicipal, de acordo com levantamento existente na Prefeitura Universitária. Como apenas algumas linhas municipais e intermunicipais circulam dentro do referido campus, 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.

3.1.1. Campus Cidade Universitária

O campus da Cidade Universitária ocupa a maior parte da extensão territorial da Ilha do Fundão, com exceção de três áreas específicas: (1) a área que compreende o trecho da Linha Vermelha/Acesso à Ilha do Governador, nas proximidades do HUCFF; (2) a área que abriga a alça viária de conexão entre as Linhas Amarela e Vermelha, nas proximidades dos prédios do CT/CCMN; e (3) a área que abriga a o Programa Polo Verde - Parque Tecnológico com infraestrutura sustentável, na localidade da Ilha de Bom Jesus, vizinha ao prédio da COPPEAD.

Nesse campus estão instalados o Centro de Tecnologia e sua expansão, o Centro de Ciências Matemáticas e da Natureza, o Centro de Ciências da Saúde, a Faculdade de Letras, o Instituto COPPEAD de Administração, o Hospital Universitário Clementino Fraga Filho, o Instituto de Pediatria e Puericultura Martagão Gesteira, o Instituto de Estudos em Saúde Coletiva, a Prefeitura Universitária, o Restaurante Universitário, o Parque Tecnológico e o Programa Polo Verde do Rio de Janeiro, o Alojamento Estudantil, a Vila Residencial dos funcionários, além das seguintes instituições externas:

- Centro de Pesquisas e Desenvolvimento da Petrobras (CENPES),
- Centro de Pesquisas da Eletrobrás (CEPEL)
- Centro de Tecnologia Mineral (CETEM), todos do Ministério das Minas e Energia;
- Instituto de Energia Nuclear (IEN), do Ministério da Ciência e Tecnologia;
- Quartel do Corpo de Bombeiros Militar do Rio de Janeiro (GOTA);
- Escritório da AP 3.2-CET-Rio, da Secretaria de Transportes do Município do Rio de Janeiro;
- Fundação Bio-Rio – Polo de Biotecnologia;
- Instalações bancárias;
- Cessionários de serviços e comércio.

A área do campus é de aproximadamente 4.650.000 m², o que corresponde às áreas físicas dos bairros de Ipanema e Leblon juntos.

A população circulante no campus é de cerca de 65.000 (sessenta e cinco mil) pessoas/dia, incluindo estudantes, professores, funcionários, prestadores de serviço, cessionários, moradores e visitantes.

Existe ainda uma Área de Proteção Ambiental nesse campus, localizada na Ilha do Catalão, com acesso controlado por meio de um portão com guarita, nas proximidades do Alojamento Estudantil, e um Horto Florestal no complexo da Prefeitura Universitária.

As instalações da Universidade e de outros órgãos/instituições/empresas com atividades nesse campus são dispostas urbanisticamente ao longo dos eixos viários (Noroeste/Sudoeste e Nordeste/Sudeste formados, respectivamente, pelas avenidas Horácio Macedo, Carlos Chagas Filho e Pedro Calmon, conforme Plano Diretor da UFRJ.

O campus dispõe de três acessos viários: um derivado da conexão Linha Amarela e Linha Vermelha e dois pela Avenida Brigadeiro Trompowski, além de um acesso de saída pela Ponte do Saber. Esses acessos permanecem abertos 24 horas/dia. Sendo assim, veículos e pedestres utilizam as vias internas do campus como trecho alternativo em rotas origem-destino que normalmente têm a Avenida Brasil, a Linha Vermelha e a Avenida Brigadeiro Trompowski como vias normais de tráfego.

3.1.2. Campus da Praia Vermelha

O campus da Praia Vermelha ocupa praticamente todo um quarteirão formado pelas avenidas Wenceslau Brás, Pasteur, e ruas Xavier Sigaud e Lauro Müller, dispondo de um portão de acesso na rua Lauro Müller e outro de saída na avenida Wenceslau Brás.

Nesse campus localiza-se o Palácio Universitário, patrimônio da arquitetura brasileira que abriga unidades acadêmicas do Centro de Ciências Jurídicas e Econômicas, do Centro de Filosofia e Ciências Humanas e o Fórum de Ciência e Cultura. Além disso, ali estão instaladas duas unidades hospitalares: o Instituto de Psiquiatria, o Instituto de Neurologia Deolindo Couto. Outros edifícios abrigam o Diretório Central dos Estudantes e a Fundação Universitária José Bonifácio.

3.1.3. Campus UFRJ Duque de Caxias – Prof. Geraldo Cidade

A Universidade implantou um novo campus em Duque de Caxias visando à formação de recursos humanos em áreas de alta tecnologia e com mão-de-obra escassa, um dos gargalos históricos a impedirem o desenvolvimento do país.

A união das linhas de pesquisa existentes no campus da Cidade Universitária com as existentes no campus de Duque de Caxias possibilitará ao estudante a oportunidade de contato com laboratórios e técnicas experimentais em nanociência e na tecnologia, tornando sua formação ainda mais abrangente. Em particular, estudantes poderão cursar seus requisitos de Introdução à Pesquisa em Nanotecnologia nos laboratórios do Inmetro, permitindo o intercâmbio de pesquisadores entre as duas instituições.

O campus de Duque de Caxias iniciou suas atividades didáticas no segundo semestre de 2008, e a estrutura compartilhada de espaços e disciplinas, associada às atividades práticas no Inmetro, impõem a necessidade de conexão de transporte entre o campus de Caxias e o campus da Cidade Universitária.

3.1.4. Unidades Universitárias Externas aos Campi

Fazem parte ainda dos ativos da UFRJ as seguintes unidades universitárias, localizadas fora dos campi da Cidade Universitária e da Praia Vermelha.

- Escola de Enfermagem Anna Nery - Av. Presidente Vargas, Centro;
- Maternidade-Escola – Rua das Laranjeiras, Laranjeiras;
- Museu Nacional – Quinta da Boa Vista, São Cristóvão;
- Instituto de Ginecologia – Rua Moncorvo Filho, Centro;
- Escola de Música – Passeio Público, Centro;
- Hospital Escola São Francisco de Assis – Av. Presidente Vargas, Centro;
- Observatório do Valongo – Morro da Saúde, Centro;
- Instituto de Filosofia e Ciências Sociais – Largo de São Francisco, Centro;
- Faculdade de Direito – Campo de Santana, Centro da Cidade;
- Colégio Brasileiro de Altos Estudos – Av. Rui Barbosa, 762, Flamengo.

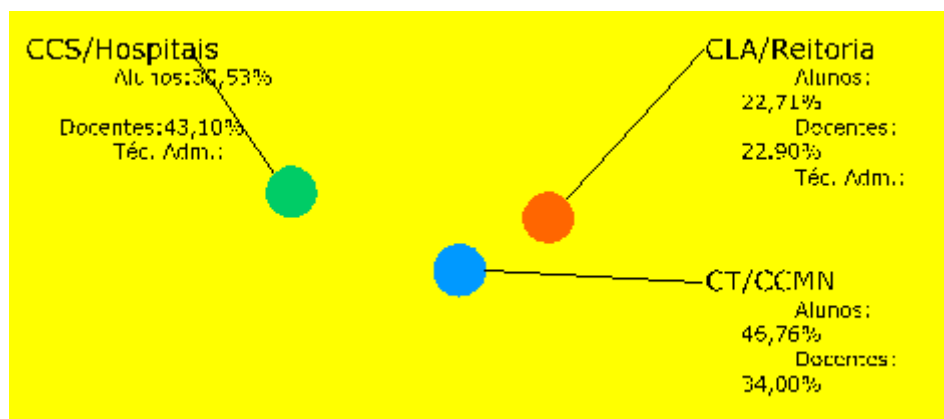
3.2. Sobre a demanda por Transporte de Passageiros nos Campi da UFRJ

Segundo dados obtidos em pesquisas recentes (Labgecco – UFRJ; PET-Coppe e PDTU, atualizados pelo Plano Diretor UFRJ 2020), o universo de usuários de transporte público na Cidade Universitária está em expansão e já atinge, em média, 60% da comunidade acadêmica da UFRJ. Considerando-se a população (UFRJ e Hospitais) obtida no levantamento elaborado pela Prefeitura Universitária para a implantação da Estação de Integração de Transporte Público, temos os seguintes números:

- População = 49.037 pessoas;
- Usuários de Transporte Público (60%) = 29.422 pessoas;
- Usuários de Transporte Público Interno (aprox. 30%) = 8.700 pessoas.

Entretanto, os números reais são maiores, já que o serviço interno de transporte público atende, também, aos moradores da Vila Residencial e trabalhadores das empresas prestadoras de serviços terceirizados e de empresas parceiras que se instalaram no campus.

Abaixo, o mapa com a distribuição populacional nos setores da Cidade Universitária:



Além disso, algumas peculiaridades da rotina acadêmica da Universidade determinam que alunos, especialmente os matriculados em licenciaturas, frequentem aulas em mais de um campus. Nesse contingente encontram-se alunos residentes no Alojamento Estudantil, que necessitam dos serviços de transferência entre os campi.

Diante desse quadro, motiva-se a contratação dos serviços de transporte de passageiros no campus da Cidade Universitária e entre este campus e demais unidades externas.

3.3. Sobre a modelagem do Sistema Interno de Transporte de Passageiros nos Campi da UFRJ

3.3.1. O Plano de Mobilidade

- Conceitos

A partir de 2007, a Prefeitura da UFRJ passou a monitorar, a partir da coleta de opiniões e sugestões dos usuários em geral e dos colegiados e associações que congregam alunos e servidores da UFRJ, além das audiências públicas realizadas a cada período de reavaliação dos contratos de prestação dos serviços de transporte.

Paralelamente, os resultados de pesquisas acadêmicas dos Programas relacionados ao tema, em particular os relacionados à Mobilidade Urbana têm produzido dados e questões que destacam a relevância do tema e apontam algumas soluções para o incentivo à utilização do transporte público.

“O conceito de Gerenciamento da Mobilidade busca alternativas de transporte que reduzam os efeitos negativos que este traz à população, estimulando a utilização de formas mais sustentáveis de locomoção como o transporte público, o uso de bicicletas, viagens a pé e a integração entre os diferentes sistemas, utilizando-se menores volumes de recursos financeiros. Em uma cidade, um campus universitário se torna um ponto a

destacar, ao converter-se num Pólo Gerador de Viagens (PGV). Tanto dentro, quanto fora do campus, os problemas da Mobilidade são representativos.

Poder-se-ia dizer que aqui, a gestão da mobilidade deveria ser um exemplo, principalmente por ser um lugar de formação e educação de pessoas não só no nível acadêmico como também no social”.

(Marsela Caipa Parra – PET/COPPE -2006 – pág.05)

Utilizando tais informações e diante do desafio da inovação proposto pelo Plano Diretor UFRJ 2020, a Prefeitura Universitária propôs algumas ações que, integradas entre si e ao sistema de transporte ativo, têm o objetivo de tornar o transporte público uma opção confortável e confiável, tornando o mesmo uma opção ao transporte privado. Abaixo os itens de análise propostos em Caipa Parra (2006).

- Estabelecimento de Estratégias Potencialmente mais indicadas
- Estímulo de viagens compartilhadas
- Conscientização
- Alternativas ao uso do carro pessoal
- Medidas de Moderação de Tráfego

Registre-se que o mesmo conceito foi aplicado na recente licitação para os serviços municipais de transporte público rodoviário da Cidade do Rio de Janeiro. A meta foi estabelecida, segundo informação da Assessoria de Comunicação da SMTR, para que até 2016 100% da frota estivesse adequada.

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 campi 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:

- I. Transporte de massa conectando a Cidade Universitária à Região Metropolitana do Rio de Janeiro;
- II. Transporte interno ambientalmente limpo e confortável;
- III. Infraestrutura do sistema que proporcione segurança e conforto ao usuário;
- IV. Incentivo e oferta de suporte ao transporte ativo;
- V. 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 ciclofaixas 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 deseja atender através do presente documento.

3.4. A presente contratação tem como objetivo a prestação de serviços de transporte mediante fornecimento de veículos (ônibus) com condutores devidamente habilitados e combustível, a serem utilizados ininterruptamente na execução das atribuições institucionais da UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO, na interligação dos Campi, Polos e Unidades Práticas de apoio às atividades da UFRJ.

3.5. Ressalta-se que a prestação de serviços acima mencionada não deve sofrer descontinuidade, pois o objeto desta contratação é utilizado ininterruptamente na atividade institucional diária da UFRJ, ou seja, ensino, pesquisa, extensão bem como às atividades de natureza administrativa.

3.6. 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.

3.7. 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;”

3.8. 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 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.

3.9. 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 entendido como o 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.

3.10. 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 prejudicam 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 contratos 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.

3.11. 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.

3.12. 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.

3.13. 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.

3.14. 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.

3.15. 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, que permitam o livre transitar de toda a população que necessidade circular por nossas instalações.

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

4. Área requisitante

Área Requisitante	Responsável
Divisão de Transporte Público - Ditransp/PU	Marco Antônio de Almeida Paiva

5. Descrição dos Requisitos da Contratação

5.1. Os requisitos necessários para a prestação de serviços objeto deste Estudo Técnico Preliminar serão elencados a seguir.

5.1.1. Natureza da Contratação

5.1.1.1. O caráter contínuo de um serviço (art. 57, inciso II, da Lei 8.666/1993) é determinado por 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.

5.1.1.2. O objeto a ser contratado é caracterizado como serviço comum de que trata a Lei n.º 10.520/02, o Decreto n.º 5.450/05 e o Decreto n.º 3.555/00, haja vista os padrões de desempenho, qualidade e todas as características gerais e específicas de sua prestação que são as usuais do mercado e passíveis de descrições sucintas, podendo, portanto, ser contratado por meio da modalidade licitatória Pregão.

5.1.1.3. O serviço é considerado de natureza continuada no âmbito da Universidade Federal do Rio de Janeiro.

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

5.1.2. Sustentabilidade

5.1.2.1. Em atendimento ao disposto nas IN's n.º 01/2010 e 05/2017 da SLTI/MPOG a contratada deverá adotar as seguintes práticas de sustentabilidade ambiental na execução dos serviços:

5.1.2.2. Prever a destinação ambiental adequada das baterias usadas ou inservíveis, segundo disposto na Resolução CONAMA n.º 257, de 30 de junho de 1999;

5.1.2.3. Fornecer aos seus empregados equipamentos de segurança (EPIs), que se fizerem necessários, para a execução dos serviços;

5.1.2.4. 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;

5.1.2.5. 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 n.º 416, de 30/09/2009, e legislação correlata;

5.1.2.6. Os veículos fornecidos deverão obedecer aos limites máximos fixados nas Resoluções CONAMA n.º 433, de 13 de julho de 2011 e legislação correlata.

5.1.3. Transição Contratual

5.1.3.1. Não foi identificada a necessidade de a contratada promover a transição contratual com transferência de conhecimento, tecnologia e técnicas empregadas.

5.1.4. Requisitos Gerais

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

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

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

5.1.4.4. Os serviços a serem contratados enquadram-se nos pressupostos do Decreto nº 2.271, 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.

5.1.4.5. 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.

5.1.4.6. 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.

5.1.4.7. 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”.

5.1.4.8. A contratada deverá manter durante todo o período de execução do contrato, base operacional na Estação de Integração da Universidade conforme descrito no item 11 deste Estudo Técnico Preliminar. A contratada é a única responsável pelos custos decorrentes da implantação da base operacional.

5.1.5. Requisitos para os profissionais (motoristas)

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

5.1.5.2. 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 nº 9.503/97 – CONTRAN Código de Trânsito Brasileiro);

5.1.5.3. Ensino médio completo;

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

5.1.5.5. 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.

5.1.6. Requisitos para os veículos

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

5.1.6.2. A frota utilizada, ao longo de toda a prestação dos serviços, deverá manter idade máxima individual de fabricação (chassis/plataformas e carrocerias) por veículo de 7 (sete) anos para ônibus do tipo urbano e micro-ônibus do tipo rodoviário e de 10 (dez) anos para ônibus do tipo rodoviário, não sendo permitido nenhum veículo reencarroçado.

5.1.6.3. Toda a frota, urbana e rodoviária, utilizada à prestação dos serviços deverá ser equipada com tacógrafo digital cujas informações tacográficas deverão ser disponibilizadas por fita diagrama e por arquivos digitais descarregados via USB ou por módulo de telemetria. A transmissão deve ser periódica, respeitando o mínimo diário, ao fim de 24h para cada veículo. As informações deverão ser fornecidas pela contratada, quando solicitadas pela fiscalização contratante e deverão ser mantidas registradas em servidor ou em armazenamento remoto (nuvem) durante a vigência contratual.

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

5.1.6.5. Todos os veículos, com exceção dos veículos destinados ao serviço especial/eventual, deverão ser equipados com dispositivos de identificação de linha, origem e destino (vistas).

5.1.6.6. As vistas frontais, laterais e traseiras deverão ser eletrônicas, todas legíveis sob quaisquer condições de iluminação, nas cores branca ou âmbar.

5.1.6.7. Todos os veículos destinados ao serviço no campus da Cidade Universitária e ao serviço intercampi 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.

5.1.6.8. Todos os veículos destinados ao serviço especial/eventual deverão possuir condutores identificados por meio de crachá e uniforme.

5.1.6.9. Todos os veículos destinados ao serviço no campus da Cidade Universitária e ao serviço intercampi 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 no mínimo 2 dígitos (dezenas). Os veículos dos serviços intercampi deverão possuir também, de acordo com as exigências do Detro/RJ, o número de registro veicular.

5.1.6.10. Todos os veículos destinados aos serviços no campus da Cidade Universitária e ao Intercampi 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.

5.1.6.11. Todos os veículos destinados aos serviços nas linhas do Campus da Cidade Universitária e nas denominadas Intercampi 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

5.1.6.12. 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.

5.1.6.13. 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.

5.1.6.14. Toda a frota urbana, utilizada na prestação dos serviços deverá utilizar chassis e carrocerias longos, compostos por eixo traseiro simples com rodagem dupla e com comprimento variando entre 12,00m e 13,20m. Para o atendimento ao serviço no campus da Cidade Universitária e ao serviço intercampi, os veículos urbanos deverão possuir a capacidade mínima de 80 passageiros (sendo 43 passageiros sentados, e demais em pé), quanto ao atendimento ao serviço especial/eventual os veículos rodoviários deverão possuir a capacidade mínima de 43 passageiros sentados além de sanitário (WC), os micro-ônibus 25 passageiros.

5.1.6.15. 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.

5.1.6.16. 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.

5.1.6.17. 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.

5.1.6.18. Toda a frota, urbana e rodoviária, utilizada na prestação dos serviços deverá possuir mecanismos que permitam a circulação e ventilação natural de ar para os casos em que a climatização artificial fique impossibilitada e assim não inviabilize a operação do serviço pelo(s) veículo(s).

5.1.6.19. 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.

5.1.6.20. 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.

5.1.6.20.1. 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 Universitária devido à interferência nas radiocomunicações existentes no local).

5.1.6.20.2. O sistema GPS deverá apresentar: localização em tempo real com posicionamento em mapas com vias, relatório de trajetos percorridos, relatório de velocidades, relatório de quilometragem por veículo diário e mensal, relatório de quilometragem efetiva durante a operação das linhas (excetuando deslocamentos improdutivos/“mortos”) por veículo diário e mensal, 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.

5.1.6.21. Poderá, no decorrer da vigência do contrato, ser solicitada para as linhas intercampi, 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.

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

5.1.6.23. A totalidade da frota de ônibus utilizada na prestação do serviço especial/eventual deverá ser dotada de veículos com sistema de som adaptados para recebimento de microfones.

5.1.6.24. Todos os veículos deverão possuir registros na Secretaria Municipal de Transportes (SMTR) quando destinados aos serviços e linhas na Cidade do Rio de Janeiro, e registro no Departamento de Transportes Rodoviários do Estado do Rio de Janeiro (DETRO) quando destinados aos serviços e linhas intermunicipais.

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

5.3. 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.

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

5.5. Apresentar junto aos demais documentos de habilitação a declaração de visita técnica realizada ou não realizada para conhecimento das instalações e local de execução dos serviços.

5.6. Declaração do licitante de que tem pleno conhecimento das condições necessárias para a prestação do serviço.

6. Levantamento de Mercado

6.1 Análise da contratação anterior

6.1.1 Análise sob a ótica operacional

O mercado de fretamento de ônibus, executado tanto por veículos do tipo urbano como do tipo rodoviário, apresenta-se bem desenvolvido e consolidado com ampla oferta do serviço 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.

A Universidade, em contratações anteriores Termos de Contratos TC 19/2011, TC 69/2014, TC 70/2014, TC 71/2014, TC 59/2019 e TC 01/2021, obteve êxito durante o período de vigência compreendido entre os anos de 2011 até início de 2021. Nesse período, as demandas pelo serviço foram atendidas e foi comprovado que o tipo de solução escolhida se apresentou favorável à Administração.

Portanto, 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 e considerando o ponto de vista operacional, a solução de outrora se confirma como a melhor opção para a prestação do serviço de transporte de passageiros por ônibus atualmente.

6.2. Do levantamento de mercado

Como já informado no item anterior, 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 19/2011, TC 69/2014, TC 70/2014, TC 71/2014, TC 59/2019 e TC 01/2021, êxito durante o período de vigência compreendido entre os anos de 2011 até início de 2021. 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 possui uma estrutura organizacional composta por Reitoria, seis centros universitários (cada um dos quais formados por diversos institutos, escolas e faculdades, reunidos por áreas de conhecimentos afins), o Fórum de Ciência e Cultura, o Escritório Técnico da Universidade, a Prefeitura Universitária (PU) e órgãos suplementares.

Por sua vez, a Prefeitura da UFRJ é um órgão executivo da estrutura 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) Campi da Universidade. Estes serviços são imprescindíveis para criar um ambiente propício que possibilite à UFRJ desenvolver as atividades de ensino, pesquisa e extensão.

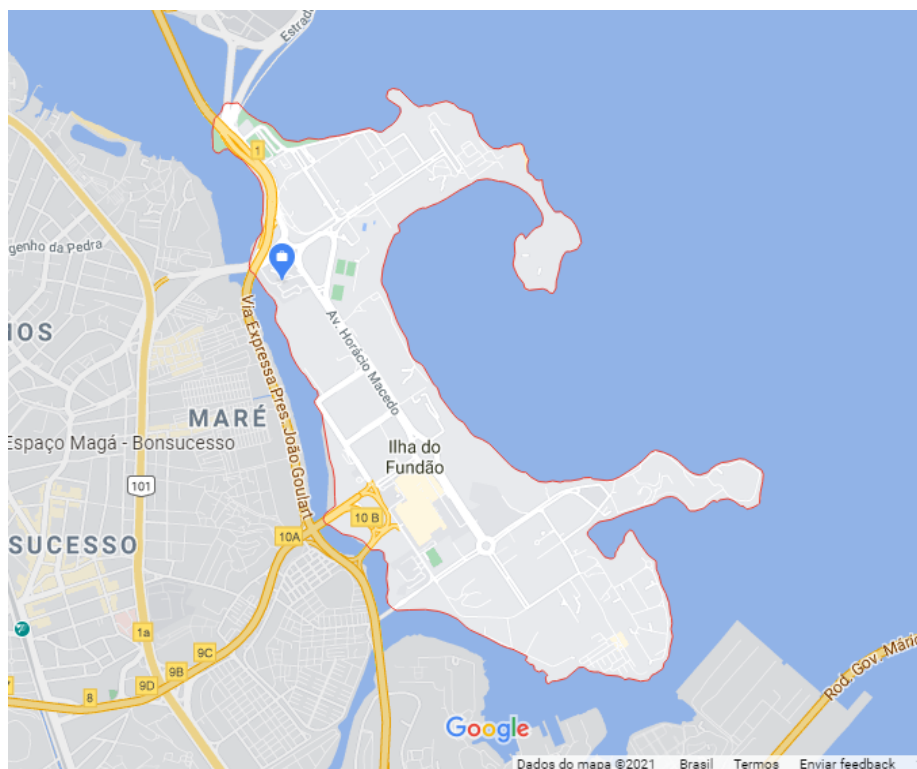
As principais estruturas e instalações acadêmicas que são atendidas pelo serviço de transporte de passageiros por ônibus são distribuídas em quatro Campi Universitários: Cidade Universitária, Praia Vermelha, Macaé, Duque de Caxias e unidades isoladas da região central da cidade do Rio de Janeiro, conforme tabela e descritos a seguir.

Tabela de Patrimônio imobiliário da UFRJ (principais ativos).

Campus	Área do terreno (m²)
Cidade Universitária	5.238.338
Praia Vermelha	116.251
Unidades Isoladas	144.466
Macaé	84.518
Duque de Caxias	15.983
Total	5.599.556

Fonte: PR6 UFRJ, 2019. PDI UFRJ 2020-2024.

Campus Cidade Universitária



Fonte: google, 2021

Nesse campus estão instalados, além da Universidade, o Centro de Pesquisas e Desenvolvimento da Petrobras (CENPES), o Centro de Pesquisas da Eletrobrás (CEPEL), o Centro de Tecnologia Mineral (CETEM), o Instituto de Energia Nuclear (IEN), o Quartel do Corpo de Bombeiros Militar do Rio de Janeiro; Instalações bancárias; Programa Polo Verde - Parque Tecnológico; Polo de Biotecnologia; Cessionários de serviços e comércio. Existe ainda uma Área de Proteção Ambiental no campus, localizada na Ilha do Catalão, com acesso controlado por meio de portão com guarita, nas proximidades do Alojamento Estudantil, e um Horto Florestal no complexo da Prefeitura Universitária.

“O campus do Fundão, como é conhecida a ilha da Cidade Universitária, representa a maior propriedade contínua da UFRJ no Rio de Janeiro. Trata-se de um campus aberto, por onde circulam automóveis e o transporte urbano utilizado pela comunidade universitária e parte da população da Cidade em seu deslocamento cotidiano, utilizando o Campus como via alternativa aos congestionamentos presentes nas vias expressas do entorno. Esse campus sofre forte influência do padrão de relacionamento da população carioca com sua cidade e convive com as complexas consequências da desigualdade social e da oferta de serviços públicos. Trata-se também de área muito explorada para o lazer de seus vizinhos nos finais de semana, ...” (PDI UFRJ 2020-2024).

Campus da Praia Vermelha

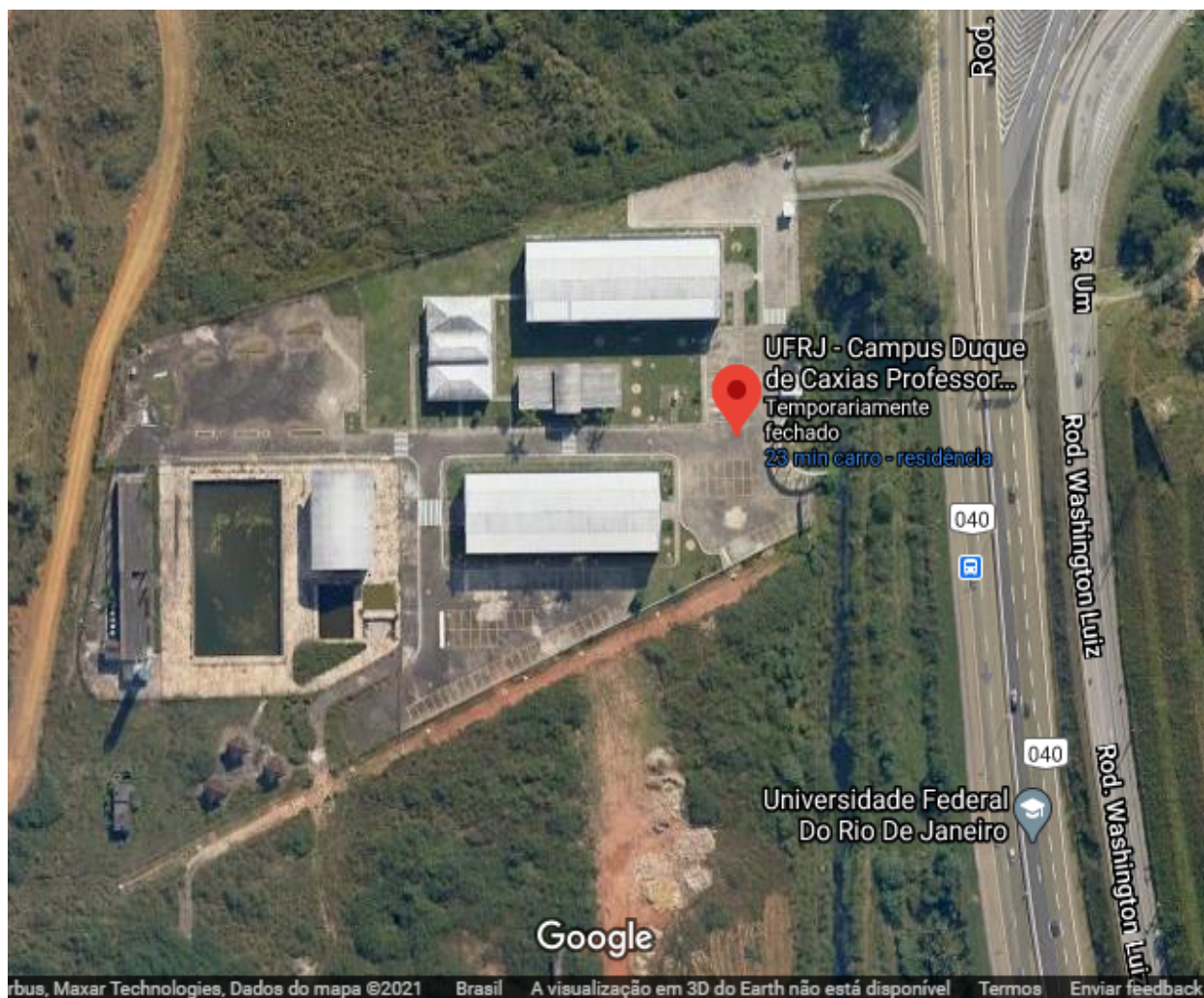


Fonte: google, 2021

O campus da Praia Vermelha ocupa praticamente todo quarteirão formado pelas Avenidas Venceslau Brás, Pasteur, e ruas Xavier Sigaud e Lauro Müller, dispondo de um portão de acesso na rua Lauro Müller e outro de saída na avenida Venceslau Brás.

Nesse campus, localiza-se o Palácio Universitário, patrimônio da arquitetura brasileira que abriga unidades acadêmicas do Centro de Ciências Jurídicas e Econômicas, do Centro de Filosofia e Ciências Humanas e o Fórum de Ciência e Cultura. Além disso, ali estão instaladas duas unidades hospitalares: o Instituto de Psiquiatria, o Instituto de Neurologia Deolindo Couto. Outros edifícios abrigam o Diretório Central dos Estudantes e a Fundação Universitária José Bonifácio e um Restaurante Universitário.

Campus UFRJ Duque de Caxias – Prof. Geraldo Cidade



Fonte: google, 2021



Fonte: google, 2021

A Universidade possui um campus em Duque de Caxias com laboratórios e técnicas experimentais em nanociência e na nanotecnologia. O campus de Duque de Caxias é constituído de estruturas em Santa Cruz da Serra e em Xerém, este último ainda apresenta infraestrutura que demanda a presença do corpo acadêmico. Este fato impõem a necessidade de conexão de transporte entre o campus de Duque de Caxias (a partir dos dois polos e entre eles) e o campus da Cidade Universitária.

Unidades Universitárias Externas aos campi

Fazem parte ainda dos ativos da UFRJ as seguintes unidades universitárias na Cidade do Rio de Janeiro, localizadas fora dos campi da Cidade Universitária e da Praia Vermelha. Também conhecidas como Unidades Isoladas.

- Escola de Enfermagem Anna Nery R. Afonso Cavalcanti, 275 - Cidade Nova (próximo a Av. Presidente Vargas);
- Maternidade-Escola – Rua das Laranjeiras, 180 - Laranjeiras;
- Museu Nacional – Quinta da Boa Vista, São Cristóvão;
- Instituto de Ginecologia – Rua Moncorvo Filho, 90 - Centro;
- Escola de Música – Rua do Passeio, 98 - Centro;

- Hospital Escola São Francisco de Assis – Av. Presidente Vargas, 2863 - Centro;
- Observatório do Valongo – Ladeira do Pedro Antônio, 43 - Centro (Morro da Saúde);
- Instituto de Filosofia e Ciências Sociais – Largo de São Francisco de Paula, 1 - Centro;
- Faculdade de Direito – R. Moncorvo Filho, 8 - Centro (Campo de Santana);
- Colégio Brasileiro de Altos Estudos – Av. Rui Barbosa, 762 - Flamengo.

Além disso, algumas peculiaridades da rotina acadêmica da Universidade determinam que alunos, especialmente os matriculados em licenciaturas, frequentem aulas em mais de um campus/unidades isoladas. Nesse contingente encontram-se alunos residentes no Alojamento Estudantil, que necessitam dos serviços de transferência entre os campi.

Por outro lado, o Sistema Integrado de Alimentação da UFRJ, consiste em uma política de serviço de alimentação nos restaurantes universitários (RUs) distribuídos nos diversos campi da Universidade. Consequentemente, o público atendido por este serviço tem a necessidade de se deslocar nos horários das refeições utilizando, desta forma, o transporte por ônibus da UFRJ, majoritariamente nos RUs da Cidade Universitária e com menor demanda nos deslocamentos para RUs dos demais Campus.

Por fim, tendo como tema estruturador do Plano Diretor UFRJ 2020, com atualização do Plano Diretor UFRJ 2030, o plano de mobilidade contempla os diversos níveis de que se compõem o sistema de transporte e acesso aos campi da UFRJ e propõe ações, algumas já concretizadas, capazes de promover e facilitar as relações e fluxos entre a UFRJ e a cidade.

Diante desse quadro, motiva-se a contratação dos serviços de transporte de passageiros no campus da Cidade Universitária e entre este campus e demais unidades externas.

7. 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 administrativo 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 final são 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.

8. Estimativa das Quantidades a serem Contratadas

8.1. As estimativas foram determinadas a partir dos levantamentos realizados por esta Equipe de Planejamento, considerando o cenário atual e perspectiva a curto e médio prazo da Universidade, as informações pertinentes à contratação atual, a consulta à unidade requisitante dos serviços e aos cálculos necessários para o adequado atendimento e prestação deste serviço.

8.2. Para o período de normalidade de funcionamento da Universidade, a quantidade estimada de quilometragem está definida no quadro da tabela 1. Em caso de redução de demanda, seja pelos períodos de férias acadêmicas universitárias, seja por diversas outras motivações:

- i) haverá redução de quilometragem mensal produzida;
- ii) haverá redução de frota operacional e seus desdobramentos;
- iii) haverá suspensão parcial ou integral de serviços intercampi e especial (eventual).
- iv) acarretará redução de quilometragem produzida.

Tabela 1 - Descrição do objeto e quantitativos

Lote	Item	Descrição	UND	Km Mensal	Km Anual	Frota	CATSER
I	1	Linhas que circulam dentro no Campus da Cidade Universitária no Município do Rio de Janeiro, doravante chamadas de Linhas Internas da Cidade Universitária. Serviços realizados por Ônibus Urbano	Km	94.279	1.131.348	16*	25089
	2	Linhas que circulam entre os Campi da Cidade Universitária, Praia Vermelha, Unidades do Centro da Cidade, e locais estratégicos do Município do Rio de Janeiro; e dos Campus UFRJ Duque de Caxias em Santa Cruz da Serra e em Xerém no Município de Duque de Caxias, doravante chamadas de Linhas Intercampi da	Km	15.558	186.696	5	25089

		Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Serviços realizados por Ônibus Urbano					*
II	3	Linha especial de serviços eventuais que têm por objetivo atender a Universidade em suas ações acadêmicas, sob agendamento prévio, em diversos locais delimitado a área geográfica do Estado do Rio Janeiro e sem realização pernoite. Serviços realizados por Ônibus Rodoviário	Km	6.140	73.680	6**	25089
	4	Linha especial de serviços eventuais que têm por objetivo atender a Universidade em suas ações acadêmicas, sob agendamento prévio, em diversos locais delimitado a área geográfica do Estado do Rio Janeiro e sem realização pernoite. Serviços realizados por Micro-ônibus Rodoviário	Km	2.144	25.728	2**	25089

Um dos veículos se trata do ônibus reserva, que poderá ser utilizado para o atendimento a todos os itens do lote I.

** Frota mínima a ser disponibilizada no momento da solicitação do serviço.

Item 1 - Linhas Circulares dentro do Campus da Cidade Universitária

Itinerário	Horários	Km Percorso
Linha 01 - Estação - Gráfica	Domingo a Domingo, de 5h à 0h	15,7
Linha 02 - Estação - Coppead	Segunda a Sexta, de 6h às 20h	10,8
Linha 03 - Estação - Residência Estudantil	Domingo a Domingo, 24h/dia	8,7
Linha 04 - Estação - Parque Tecnológico	Segunda a Sexta, de 05h45 às 20h	15,1
Linha 05 - Estação - CT / CCMN	Segunda a Sexta, de 7h às 19h	6,6
Linha 06 - Residência Estudantil - Reitoria (Coppead)	Segunda a Sexta, de 6h40 às 19h10	10,3

Linha 07 - Estação - Faculdade de Letras	Somente aos sábados, de 7h30 às 17h30	9,9
--	--	-----

Para a correta execução dos serviços estima-se, nos horários de pico, a utilização de 16 (dezesesseis) ônibus mais 1 (um) ônibus reserva que também atenderá o item 2.

		Número de carros necessários (estimado)		
		Segunda a Sexta (dias úteis)	Sábados	Domingos e Feriados
Linha 01 – Estação – Gráfica	5h às 21h59	5	1	1
	22h às 23h59	2	1	1
	0h às 04h59	1	1	1
Linha 02 – Estação – Coppead	6h às 20h	3	0	0
Linha 03 – Estação – Residência Estudantil	5h31 às 20h59	2	1	1
	21h às 05h30	1	1	1
Linha 04 – Estação – Parque Tecnológico	5h45 às 20h	3	0	0
Linha 05 – Estação – CT/CCMN	7h às 19h	2	0	0
Linha 06 – Residência Estudantil – Reitoria (Coppead)	6h40 às 19h10	2	0	0
Linha 07 – (Clac) Estação - Faculdade de Letras	6h às 10h	0	3	0
	11h às 14h	0	3	0
	16h30 às 18h	0	3	0

Item 2 - Linhas que circulam entre os Campi da Cidade Universitária, Praia Vermelha, Unidades do Centro da Cidade

Itinerário	Horários (Saídas)	Nº de Viagens	Km Percurso
Cidade Universitária > Praia Vermelha (expresso)	Segunda a Sexta: 6h30h – 12h15 e 17h15	3	18,1
Praia Vermelha > Cidade Universitária (expresso)	Segunda a Sexta: 13h	1	20,0
Cidade Universitária > Praia Vermelha (parador)	Segunda a Sexta: 6h30h – 12h15 e 17h15	3	22,4
Praia Vermelha > Cidade Universitária (parador)	Segunda a Sexta: 12h15 – 15h30 - 19h e 22h30	4	24,4
Praça XV > Cidade Universitária	Segunda a Sexta: 17h	1	17,0
Cidade Universitária > Praça XV	Segunda a Sexta: 19h30 – 20h30 – 21h30 e 22h20	4	20,2
Cidade Universitária > Bonsucesso	Segunda a Sexta: 21h40	1	16,9
Cidade Universitária > Cascadura	Segunda a Sexta: 20h30 e 22h20	2	38,6
Cidade Universitária > Duque de Caxias	Segunda a Sexta: 7h e 7h15	2	57,5
Campus Duque de Caxias > Cidade Universitária	Segunda a Sexta: 17h20	1	57,5
Campus Duque de Caxias > Cidade Universitária	Quinta e Sexta: 12h20	1	57,5

Para a correta execução dos serviços estima-se, nos horários de pico, a utilização de 5 (cinco) ônibus.

Por fim, apresenta-se a seguir o itinerário das linhas intercampi.

Cidade Universitária > Praia Vermelha (parador)

Paradas

LEOPOLDINA (na pista central da Av. Francisco Bicalho)

PREFEITURA DO RIO (Estação do metrô Cidade Nova)

CENTRAL (Praça da República/Campo de Santana) – BRS 1

AVENIDA PRESIDENTE VARGAS (esquina com Avenida Passos) – BRS 4

CATEDRAL METROPOLITANA (Avenida República do Paraguai)

PASSEIO PÚBLICO (Rua Teixeira de Freitas)

Partida: Residência Estudantil

Cidade Universitária > Praia Vermelha (expresso)

Parada

Fluminense Futebol Clube

Partida: Residência Estudantil

Praia Vermelha > Cidade Universitária (parador)

Paradas

FÓRUM (Avenida Presidente Antônio Carlos)

DER (Avenida Presidente Vargas)

CENTRAL (Avenida Presidente Vargas em frente ao Terminal)

PREFEITURA DO RIO (Estação do metrô Cidade Nova) – BRS 3/5

Partida: Subprefeitura da Praia Vermelha, ao lado da Coordenação de Segurança

Praia Vermelha > Cidade Universitária (expresso)

Paradas

PREFEITURA DO RIO (Estação do metrô Cidade Nova) – BRS 3/5

Partida: Subprefeitura da Praia Vermelha, ao lado da Coordenação de Segurança

Cidade Universitária > Praça XV

Paradas

LEOPOLDINA (na pista central da Av. Francisco Bicalho)

PREFEITURA DO RIO (Estação do metrô Cidade Nova)

CENTRAL (Praça da República/Campo de Santana) – BRS 1

AVENIDA PRESIDENTE VARGAS (esquina com Avenida Passos) – BRS 4

CATEDRAL METROPOLITANA (Avenida República do Paraguai)

Partida: Centro de Tecnologia (CT) - Bloco A (o horário das 22h20 estende-se até a Praia Vermelha)

Praça XV > Cidade Universitária

Paradas

FÓRUM (Avenida Presidente Antônio Carlos)

DER (Avenida Presidente Vargas)

CENTRAL (Avenida Presidente Vargas em frente ao Terminal)

PREFEITURA DO RIO (Estação do metrô Cidade Nova) – BRS 3/5

Partida: Av. Franklin Roosevelt (em frente ao Banco Santander)

Cidade Universitária > Bonsucesso

Partida: CCMN

Cidade Universitária > Cascadura

Partida: CCMN

Cidade Universitária > Campus de Duque de Caxias

Parador - Rodovia Washington Luiz BR-040

Expresso - sem paradas

Partida: Estação de Integração UFRJ

9. Estimativa do Valor da Contratação

Lote	Item	Descrição	UND	Km Mensal	Km Anual	Frota	CATSER	Custo Unitário (valor máximo)	Custo Total Mensal estimado	Custo Total Anual estimado
	1	Linhas que circulam dentro no Campus da Cidade Universitária no Município do Rio de Janeiro, doravante chamadas de Linhas Internas da Cidade Universitária. Serviços realizados por Ônibus Urbano	Km	94.279	1.131.348	16*	25089	R\$ 4,89	R\$ 461.024,31	R\$ 5.532.291,72

I	2	Linhas que circulam entre os Campi da Cidade Universitária, Praia Vermelha, Unidades do Centro da Cidade, e locais estratégicos do Município do Rio de Janeiro; e dos Campus UFRJ Duque de Caxias em Santa Cruz da Serra e em Xerém no Município de Duque de Caxias, doravante chamadas de Linhas Intercampi da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Serviços realizados por Ônibus Urbano	Km	15.558	186.696	5	25089	R\$ 4,88	R\$ 75.923,04	R\$ 911.076,48
	3	Linha especial de serviços eventuais que têm por objetivo atender a Universidade em suas ações acadêmicas, sob agendamento prévio, em diversos locais delimitado a área geográfica do Estado do Rio Janeiro e sem realização pernoite. Serviços realizados por Ônibus Rodoviário	Km	6.140	73.680	6**	25089	R\$ 5,22	R\$ 32.050,80	R\$ 384.609,60
II	4	Linha especial de serviços eventuais que têm por objetivo atender a Universidade em suas ações acadêmicas, sob agendamento prévio, em diversos locais delimitado a área geográfica do Estado do Rio Janeiro e sem realização pernoite. Serviços realizados por Micro-ônibus Rodoviário	Km	2.144	25.728	2**	25089	R\$ 5,31	R\$ 11.384,64	R\$ 136.615,68
									R\$ 580.382,79	R\$ 6.964.593,48

9.1. Os custos unitários presentes no quadro acima foram obtidos dos valores praticados no contrato atual TC 01/2021, são apenas uma referência para a estimativa de orçamento para este Estudo Técnico

Preliminar. Sendo assim, uma pesquisa de mercado deverá ser realizada para atualização dos valores, conforme preconizado na Estimativa do Valor da Contratação; e determinação do orçamento disponível para a execução adequada do contrato.

9.2. A pesquisa de preços para a licitação deverá ser realizada e atualizada pela área de Contratos da PR-6 nos moldes da IN 73, que dispõe sobre o procedimento administrativo para a realização de pesquisa de preços para a aquisição de bens e contratação de serviços em geral, no âmbito da administração pública federal direta, autárquica e fundacional.

10. Justificativa para o Parcelamento ou não da Solução

10.1. 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.

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

10.3. 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, TC 006.719/2013-9, relator Ministra Ana Arraes, de 10/04/2013.

10.4. 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 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, Duque de Caxias e de Macaé.

10.5. Comparando-se 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.

10.6. 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 contratos 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.

10.7 Neste sentido, do ponto de vista de gestão e da execução do serviço, identificou-se que a disponibilização em dois grupos proveria mais eficiência na efetividade da execução, uma vez que as funcionalidades dos serviços, em cada grupo, são similares em termos de operação, manutenção e tipos de veículos.

10.7.1 As diferenças são agrupadas, principalmente, de acordo com o tipo e concepção do veículo e que influenciam substancialmente o valor do veículo.

10.7.2 Com relação à estrutura do veículo, há diferenças no chassi, carroceria, sistemas de motorização e suspensão. O veículo urbano utiliza um chassi que limita seu comprimento e altura, impossibilita a criação de bagageiros no assoalho, além de utilizar motores mais fracos e sistemas de amortecimento que influenciam no nível de conforto.

10.7.3 O veículo rodoviário possui características próprias, como os bagageiros sob o assoalho e sobre as poltronas, presença de WC e configuração de portas. Este veículo possui apenas uma porta para embarque e desembarque, enquanto o veículo urbano possui duas ou três portas.

10.7.4 Há diferenças no padrão de conforto. O veículo urbano deve possuir poltronas com encosto elevado e assentos estofados. Já os veículos rodoviários possuem poltronas reclináveis, estofadas e com cintos de segurança, revestimento interno diferenciado, luzes de leitura, descansa braço e pernas.

10.7.5 Por fim, há empresas no mercado que operam com ambos os tipos de veículos e outras que operam com somente um dos tipos. Isto se deve ao fato de as próprias características das empresas e do porte de cada uma.

10.7.6 Diante do exposto, concluímos que a divisão por lote/grupo, um com veículo urbano e outro com veículo rodoviário visa aumentar a competitividade e eficiência do processo licitatório até a execução do serviço, obtendo menor preço e boa qualidade.

10.8. Portanto, 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.

10.9. 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.

10.10. 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.

10.11. 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.

11. Contratações Correlatas e/ou Interdependentes

A contratação do objeto referido neste Estudo Técnico Preliminar não necessita de demais contratações para atingir seu objetivo de prestação de serviço de qualidade de forma eficaz.

12. Alinhamento entre a Contratação e o Planejamento

12.1. 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.

12.2. Por conseguinte, 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.

12.3. A presente contratação está prevista no Plano Anual de Contratações da UG 153115 com o número 69 para o ano 2021.

13. Modo de execução dos serviços

13.1 A execução do objeto obedecerá ao seguinte:

13.1.1 Os serviços serão solicitados através da Divisão de Transporte Público da Prefeitura Universitária – Ditransp - que apresentará à contratada os destinos, itinerários, horários, tipos de veículos e demais informações pertinentes, fiscalizando as atividades realizadas diariamente.

13.1.2 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 público e da Administração da UFRJ, através da equipe fiscalização.

13.1.3 A Prefeitura da UFRJ através da Ditransp, 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.

13.1.4 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.

13.1.5 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.

13.1.6 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.

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

13.1.7.1 O BDS deverá ser disponibilizado em meio físico (papel) durante os primeiros 90 dias de operação.

13.1.7.2 Findado o prazo de 90 dias, o BDS deverá ser integralmente digitalizado, baseando-se nos dados informatizados obtidos do tacógrafo digital presente em cada veículo, após a execução no dia de serviço.

13.1.8 Será aplicado Instrumento de Medição de resultado para medir:

13.1.8.1 Cumprimento do itinerário;

13.1.8.2 Cumprimento de programação de partidas;

13.1.8.3 Apresentação e comportamento do motorista, condução e condições operacionais dos veículos;

13.1.8.4 Correto preenchimento do BDS.

13.1.9 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 Prefeitura Universitária não dispuser de canal próprio para que registro deste tipo de manifestação, exclusiva para o serviço de transporte público da UFRJ.

14. Gestão Contratual e Critério de Medição

14.1 A definição do(s) gestor(es) e fiscal(is) do contrato será realizada por meio de Portaria(s) expedidas pelo Pró-Reitor de Gestão e Governança da UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO.

14.2 Os mecanismos de comunicação formal a serem estabelecidos entre o Contratante e o Contratado serão: por meio de telefone, e-mail, forma escrita e reuniões.

14.3 Durante a vigência do contrato a Administração adotará o Instrumento de Medição de Resultado – IMR (ANEXO ao presente estudo) de acordo com os parâmetros estabelecidos na IN SEGES/MPOG n.º 05/2017.

14.4 O IMR é um ajuste escrito, entre as partes, anexo ao contrato, que define – em bases compreensíveis, tangíveis objetivamente observáveis e comprováveis – os níveis esperados de qualidade da prestação do serviço, respectivas adequações de pagamento e deve ser considerado pela Contratada como um compromisso de qualidade que assumirá junto à Contratante.

14.5 As instruções para o preenchimento da IMR estarão contidas no Termo de Referência.

14.6 O pagamento deverá ser proporcional ao atendimento das metas, portanto, quando a contratada não produzir os resultados, ou não executar os serviços com a qualidade mínima exigida, ocorrerão descontos no pagamento devido, sem prejuízo das demais penalidades constantes do contrato.

14.7 O Instrumento de Medição de Resultado – IMR será implementado na data de início da vigência do contrato, cabendo ao Fiscal Técnico-administrativo do Contrato, auxiliado pelo setor onde estão sendo prestados serviços, validar mensalmente a execução dos serviços prestados.

14.8 O controle das ocorrências e justificativas, cuja responsabilidade seja do Fiscal Técnico-administrativo do Contrato, será feito por meio das tabelas apresentadas no corpo do próprio IMR.

14.9 Os significados dos termos utilizados na presente especificação são os seguintes:

CONTRATANTE: UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO – UFRJ;

CONTRATADO: Proponente vencedor do certame licitatório, a quem será adjudicado o objeto desta licitação; e

FISCALIZAÇÃO TÉCNICA: Servidores designados formalmente para representar o CONTRATANTE, responsáveis pela fiscalização dos serviços no local da execução.

FISCALIZAÇÃO ADMINISTRATIVA: Servidores designados formalmente para representar o CONTRATANTE, responsável pela fiscalização do cumprimento das obrigações trabalhistas e previdenciárias.

GESTOR DO CONTRATO: Áreas de Contrato da PR-6 responsável pela gestão do contrato.

14.10 Os licitantes, antes de apresentarem suas propostas, deverão analisar toda a documentação referente à presente licitação, dirimindo, oportunamente, todas as dúvidas, de modo a não incorrerem em omissões,

as quais jamais poderão ser alegadas em favor de eventuais pretensões de acréscimos dos preços propostos e que só em caso de não poderem ser corrigidas por apresentarem vícios de ilegalidade ensejarão a rescisão do contrato.

14.11 Após a adjudicação do objeto da licitação, não será levada em conta qualquer reclamação ou solicitação, seja a que título for, de alteração dos preços constantes da proposta do CONTRATADO.

14.12 Apenas os casos de incorreções que apresentem vícios de ilegalidade ensejam a rescisão do contrato.

15. Resultados Pretendidos

15.1. 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.

15.2. A interligação de todos os Campi permite o efetivo cumprimento da missão institucional e outras atividades desenvolvidas pela UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO.

15.3. Por outro lado, destacam-se 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.

15.4. 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.

16. Providências a serem Adotadas

16.1. A Universidade fará a cessão de uma área aproximadamente de 6,0 m x 3,8 m para que a contratada instale às suas custas uma base operacional “tipo container habitacional” para dar suporte à prestação de serviços das linhas da Cidade Universitário no Município do Rio de Janeiro. A área está situada na Estação de Integração da Universidade.

13.2. A base operacional deverá possuir identificação visual neutra e compatível com a Estação de Integração da UFRJ. O projeto deverá ser aprovado pela fiscalização técnica previamente.

17. Possíveis Impactos Ambientais

Os possíveis impactos ambientais são:

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

Os impactos listados anteriormente serão mitigados e evitados através do cumprimento dos protocolos apresentados no item 4.1.2 do presente instrumento.

18. Declaração de Viabilidade

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

18.1. Justificativa da Viabilidade

A Equipe de Planejamento identificada abaixo chegou à conclusão acima em razão do(s) seguinte(s) motivo(s):

- Eficácia comprovada do serviço em anos anteriores (contratos anteriores) utilizando o modelo proposto;
- A inviabilidade de aquisição de veículos (ônibus) próprios para este fim pela instituição, assim como toda infraestrutura necessária para o atendimento à escala deste serviço;
- Inexistência de mão de obra própria na instituição;
- Atribuição do custo com despesas com manutenções preventivas e corretivas à fornecedora;
- Atribuição do custo com despesas com óleos lubrificantes e combustíveis à fornecedora;

Atribuição do custo com despesas com mão de obra especializada à fornecedora.

19. Responsáveis

MARCO ANTÔNIO ALMEIDA PAIVA

Técnico em Edificações

EDUARDO CEZAR COELHO

Engenheiro de Tráfego

MARCOS FELIPE JARA CASCO BADE

Engenheiro de Tráfego

MARCELO DA SILVA GONÇALVES

Assistente em Administração

Lista de Anexos

Atenção: alguns arquivos digitais enumerados abaixo podem ter sido anexados mesmo sem poderem ser impressos.

- Anexo I - ANEXO I.docx (36.51 KB)
- Anexo II - ANEXO II.docx (42.26 KB)
- Anexo III - ANEXO III.docx (30.61 KB)
- Anexo IV - ANEXO IV.docx (91.05 KB)
- Anexo V - ANEXO V.docx (27.59 KB)
- Anexo VI - ANEXO VI.docx (45.8 KB)