



TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DE SÃO PAULO

ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR (ETP)

Fonte normativa: art. 18, inciso I, § § 1º e 2º, da Lei n. 14.133/2021

SEI 0039036-39.2024.6.26.8000

1. OBJETO:

Contratação de empresa para prestação de serviços de intermediação e/ou agenciamento de transporte individual remunerado de passageiros e pequenas cargas, com fornecimento de plataforma informatizada, aplicativo para smartphones e ambiente web.

2. IDENTIFICAÇÃO DA UNIDADE SOLICITANTE

Seção Requisitante: Seção de Transporte – SETRANS

Coordenadoria: Coordenadoria de Segurança e Transporte – COSET

Secretaria/Assessoria: Secretaria de Gestão de Serviços – SGS

E-mail: setrans@tre-sp.jus.br

Ramal: 2129

Responsável: Elinaldo Inácio da Silva

PAC 2025: item 3606 da Secretaria de Gestão de Serviços

(Fundamento: inciso II do artigo 18 da Lei n. 14.133/2021. Necessidade de alinhamento da contratação pretendida ao planejamento)

Previsão de recebimento do objeto: 20/11/2025

Fonte de recursos orçamentários. Valor previsto na proposta orçamentária (R\$ 9.333,00)

Critério de sustentabilidade: () Sim ou (x) Não, porque não se vislumbra tal critério para a presente contratação.

Critério de Acessibilidade: () Sim ou (x) Não

3. VISÃO GERAL

3.1. O presente estudo foi elaborado por esta unidade requisitante visando subsidiar a identificação e escolha de solução que melhor se adeque às necessidades do Tribunal Regional Eleitoral do Estado de São Paulo para o transporte individual de passageiros, no exercício de suas atividades funcionais, e de pequenas cargas destinadas aos serviços eleitorais.

3.2. A prestadora deverá viabilizar o serviço, por meio de aplicativo para smartphones e plataforma web visando o atendimento de solicitações de autoridades, servidores e prestadores de serviços do Tribunal Regional Eleitoral do Estado de São Paulo.

3.3. O serviço de transporte será prestado por motoristas, cadastrados junto à empresa prestadora, diretamente aos usuários devidamente cadastrados pelo Fiscal do contrato, vedada a cessão, transferência ou subcontratação, total ou parcial.

3.4. O endereço da Sede do TRE/SP, Rua Francisca Miquelina, 123, sala 801 – Bela Vista, será considerado para fins de Centro de Custo.

4. DESCRIÇÃO DA NECESSIDADE DA CONTRATAÇÃO (fundamento: inciso I do artigo 18 da Lei n. 14.133/2021)

4.1. Para a realização dos objetivos institucionais, é frequente a necessidade do deslocamento de autoridades, servidores e prestadores de serviços, bem como de pequenas cargas, para diversos pontos, inclusive, eventualmente, para outros Municípios. Visando, principalmente, à otimização e economicidade desse tipo de transporte, é essencial que se busquem soluções atuais e modernas praticadas no mercado, sem que se perca de vista a transparência, segurança e efetividade no trato com a coisa pública.

4.2. Desta forma, a contratação de empresa de intermediação e/ou agenciamento de transporte individual de passageiros e pequenas cargas, por meio de aplicativo para smartphones e plataforma web, vem sendo adotada em vários órgãos públicos (v.g. item 8), e se mostra economicamente mais vantajosa comparativamente com a ampliação de frota própria de veículos, por dispensar de abastecimento e manutenção dos veículos, ou de contratação de motoristas e seguro, entre outras despesas. Ou seja, a presente contratação busca complementar o serviço de transporte de pessoas e materiais, realizados com carros oficiais, vez que estes não são suficientes para atender a atual demanda deste Tribunal.

4.3. Do Caráter Continuado do Serviço.

4.3.1. Nos termos do art. 6º, inciso XV, da Lei nº 14.133/2021, consideram-se serviços e fornecimentos contínuos aqueles contratados pela Administração Pública para a manutenção da atividade administrativa, decorrentes de necessidades permanentes ou prolongadas. A Instrução Normativa nº 5, de 25 de maio de 2017, do extinto Ministério do Planejamento, também dispõe, em seu art. 15, que serviços contínuos são aqueles cuja prestação visa atender à necessidade pública de forma permanente e contínua, assegurando a integridade do patrimônio público ou o funcionamento das atividades finalísticas do órgão ou entidade.

4.3.2. No presente caso, o objeto – prestação de serviços de transporte individual de passageiros e pequenas cargas por meio de intermediação via aplicativo e ambiente web – configura-se como serviço contínuo, pois atende a necessidades institucionais permanentes do Tribunal, como o

deslocamento funcional de servidores e a entrega de materiais, inclusive nos finais de semana, feriados e em períodos eleitorais.

4.3.3. Ainda que o TRE-SP disponha de veículos e motoristas próprios, essa estrutura é insuficiente para absorver integralmente a demanda funcional, especialmente em momentos de sobrecarga operacional. Dessa forma, a descontinuidade da contratação, embora não inviabilize por completo a execução das atividades institucionais, acarretaria a deterioração da logística funcional do Tribunal, com prejuízos à tempestividade, à eficiência operacional e à cobertura adequada das demandas de transporte, comprometendo, assim, a qualidade, a continuidade e a efetividade da prestação do serviço público à sociedade.

4.3.4. Esse entendimento encontra respaldo na jurisprudência do Tribunal de Contas da União, que no Acórdão nº 132/2008 – Segunda Câmara, de relatoria do Ministro Aroldo Cedraz, expressamente assentou:

“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.”

4.3.5. De igual forma, a doutrina (cf. Marçal Justen Filho, 2022) destaca que a continuidade está relacionada à necessidade de disponibilidade permanente e regularidade da prestação, mesmo que a execução não seja tecnicamente ininterrupta.

4.4. Da Justificativa da Vigência Contratual.

4.4.1. Considerando o enquadramento do objeto como serviço contínuo, adota-se o prazo de 24 (vinte e quatro) meses para a vigência inicial da contratação, passível de prorrogação sucessiva, observado o limite legal máximo de 10 (dez) anos, conforme autoriza o art. 107 da Lei nº 14.133/2021.

4.4.2. Tal escolha encontra fundamento também no art. 108 da mesma Lei, o qual permite a fixação de vigência superior a 12 (doze) meses sempre que houver justificativas de ordem técnica e econômica. No presente caso, a vigência ampliada propicia previsibilidade, continuidade e eficiência, promovendo a estabilidade da solução contratada e a racionalização da gestão administrativa.

4.5. Da Justificativa Técnica e Econômica da Vigência Ampliada

4.5.1. A adoção do prazo contratual inicial de **24 (vinte e quatro) meses**, em detrimento do prazo ordinário de 12 (doze) meses, mostra-se **tecnicamente adequada e economicamente vantajosa** para a Administração, em conformidade com a **Orientação Normativa AGU nº 38/2011**, a qual admite a fixação de prazos iniciais superiores a 12 (doze) meses em contratos de serviços contínuos, desde que devidamente motivada a vantajosidade da medida, bem como em

consonância com a **jurisprudência consolidada do Tribunal de Contas da União – TCU**, que reconhece a legitimidade dessa opção quando respaldada por razões de ordem técnica e econômica (v.g. Acórdãos nº 1.214/2013-Plenário, nº 490/2012-Plenário e nº 292/2025-Plenário).

4.5.1.1. Sob o aspecto técnico, o prazo de 24 meses é justificado pelas seguintes peculiaridades do caso concreto:

- a. Ciclos eleitorais e sazonalidade da demanda: nos anos eleitorais, a demanda por transporte aumenta em relação ao padrão ordinário, exigindo planejamento a longo prazo para garantir atendimento tempestivo e eficiente, evitando a necessidade de novos procedimentos de renovação contratual ou nova licitação em momentos críticos para a Justiça Eleitoral;
- b. Continuidade da solução tecnológica: a contratação envolve o uso de aplicativo e plataforma web integrados, com relatórios, cadastros e painéis de controle. A troca anual de fornecedor implicaria riscos de descontinuidade do serviço, necessidade de repetição de treinamentos e curva de aprendizado e potenciais falhas na fiscalização;
- c. Alinhamento ao princípio do planejamento: a vigência ampliada permite que o contrato seja ajustado ao calendário institucional e eleitoral do TRE-SP, assegurando maior previsibilidade na execução contratual.

4.5.1.2. Sob o aspecto econômico, a fixação da vigência inicial em 24 meses traz benefícios claros:

- a. Maior atratividade mercadológica: a vigência bienal favorece o planejamento das licitantes, permitindo a diluição de custos fixos (infraestrutura tecnológica, suporte, licenciamento e treinamento) em prazo mais longo, resultando em propostas mais competitivas;
- b. Redução de custos administrativos: elimina-se a necessidade de prorrogações anuais, que demandam manifestações da unidade requisitante, análises jurídicas, pareceres orçamentários e autorizações da autoridade competente, representando significativa racionalização de esforços e recursos humanos;
- c. Aproveitamento de economias de escala e mitigação de impacto inflacionário: ao negociar em ciclos bienais, a Administração obtém maior estabilidade nos preços e reduz riscos de repactuações frequentes, ampliando a economicidade do contrato;
- d. Segurança jurídica e flexibilidade administrativa: a vigência ampliada não compromete a capacidade de rescisão, já que subsistem os instrumentos previstos na Lei nº 14.133/2021 (arts. 137 e seguintes), assegurando que, diante de eventual necessidade superveniente, o contrato possa ser ajustado ou encerrado em prol do interesse público.

4.5.2. Em síntese, a fixação do prazo inicial de 24 meses configura-se como medida excepcional plenamente justificada, atendendo ao binômio vantajosidade técnico-econômica exigido pela

legislação e jurisprudência. Tal escolha harmoniza os princípios da eficiência, economicidade, planejamento e continuidade do serviço público, mostrando-se mais racional e benéfica à Administração do que a fixação em 12 meses, que acarretaria riscos de descontinuidade, custos administrativos desnecessários e perda de vantagens econômicas comprovadas.

5. REQUISITOS NECESSÁRIOS PARA A CONTRATAÇÃO (fundamento: inciso III do artigo 18 da Lei n. 14.133/2021)

5.1. O serviço de intermediação e agenciamento de transporte individual de passageiros e pequenas cargas deverá ser prestado através de aplicativo e ambiente web para gerenciamento da utilização, bem como a hospedagem dos dados, enquanto durar a contratação.

5.2. Definições:

5.2.1. Aplicativo: Solução concebida para processar dados com o objetivo de facilitar e reduzir o tempo de execução de uma tarefa determinada pelo usuário.

5.2.2. Intermediação: Ação de fazer algo que alguém não tem condições ou recursos para fazer. No caso concreto, Pessoa Jurídica responsável por cadastrar motorista, verificar sua documentação, efetuar o repasse dos valores financeiros devidos aos motoristas, disponibilizar aplicativo, emitir relatórios de gestão e controle, dentre outras atividades de auxílio à execução, controle e gestão do transporte individual de passageiros e pequenas cargas.

5.2.3 Agenciamento: Ação de colocar em contato pessoas com interesses comuns. No caso concreto, Pessoa Jurídica responsável pela tarefa de colocar em contato o usuário final com sua base de dados de motoristas cadastrados.

5.3. Funcionalidades do sistema:

5.3.1. O sistema da prestadora do serviço deverá dispor, no mínimo, das seguintes funcionalidades:

a) Cadastro dos usuários/passageiros para uso dos serviços por meio de login e senha pessoal, vinculados a Centro de Custos.

b) Acesso para gerenciamento, pela Setrans, dos usuários cadastrados, podendo incluir e excluir usuários do sistema.

c) Estabelecimento de perfis individuais dos usuários com definição dos limites de utilização de cada usuário e do Centro de Custo, bem como do tipo do veículo/transporte a ser utilizado.

d) Registro de avaliação dos serviços pelos usuários que funcione como filtro para a exclusão do condutor reprovado dos futuros atendimentos.

e) Possibilidade de solicitação de corrida através de aplicativo instalado em smartphone – no mínimo para os sistemas operacionais Android e iOS – e através de sistema customizável web por meio de computador pessoal (Pc), ultrabook, notebook ou tablet.

f) Aplicativo para o solicitante monitorar a corrida desde o instante da solicitação (mapa de acompanhamento do chamado), pelo qual seja possível identificar a estimativa do tempo de espera, o início da corrida e a chegada ao destino final, por meio do envio de uma notificação ao celular do usuário/passageiro. Além disso, deverá constar o nome e telefone do motorista, identificação e caracterização (especificação) do veículo, bem como permitir que o passageiro avalie o serviço prestado.

g) O sistema deverá ter espaço para contestação de corridas, que será o local para o usuário contestar eventuais problemas que vierem a ocorrer nas corridas, tais como: valores de corridas, corridas não realizadas, horário não cumprido, dentre outros motivos de contestação. Caso o sistema não possua tal funcionalidade, a prestadora do serviço deverá fornecer outro canal para esta comunicação (ex: e-mail).

h) O sistema deverá permitir a solicitação de corridas para terceiro, sendo que a despesa será vinculada ao Centro de Custo requisitante.

i) Disponibilização online dos dados das corridas para consulta pelo TRE-SP, por meio de sistema web que armazenará os relatórios e o painel de gestão para conferência pelo Fiscal do Contrato.

5.3.2. O sistema web deverá disponibilizar relatório com, no mínimo, os seguintes dados sobre a corrida:

a) Identificação do veículo.

a.1) Carro executivo, que será utilizado em situações específicas, após autorização da SeTrans/COSET/SGS;

a.2) Carro comum;

a.3) Motocicleta, utilizada somente para o transporte de cargas.

b) Identificação da placa do veículo.

c) Identificação do condutor.

d) Endereço de origem.

e) Endereço de destino.

f) Quilometragem total percorrida.

g) Percurso realizado.

h) Data e horário da solicitação/chamada da corrida.

i) Data e horário do início da corrida.

j) Data e horário do término da corrida.

- k) Tempo de corrida.
- l) Motivo da corrida (justificativa), o qual deverá ficar registrado no sistema.
- m) Valor da corrida com detalhamento do preço cobrado (indicação de taxas adicionais, tarifa por tempo e/ou distância e outros componentes do preço, se houver).
- n) Tempo de espera entre a solicitação da corrida e a chegada do veículo ao local solicitado.
- o) Identificação do usuário que solicitou a chamada.
- p) Identificador único de chamada.
- q) Centro de Custo do solicitante da corrida.
- r) Relatório com as informações das avaliações realizadas pelos usuários, para acompanhamento da qualidade do serviço.

5.3.3. A prestadora deverá disponibilizar ferramenta que permita a extração automática dos dados de todas as solicitações de chamadas realizadas, desde o início da operação, por programa de computador, em formato aberto e legível por softwares de planilhamento, nos termos do item 5.3.2.

5.3.4. O sistema, bem como os relatórios de gerenciamento deverão estar disponíveis no sistema da prestadora, para acesso pelo TRE-SP, 24 (vinte e quatro) horas por dia, inclusive sábados, domingos e feriados.

5.3.5. O sistema deverá permitir a visualização dos dados e geração de relatórios das corridas por meio de, no mínimo, os seguintes acessos:

- a) Corridas e gastos por usuário/passageiro.
- b) Corridas e gastos por Centro de Custos.
- c) Corridas e gastos por período de tempo.

5.3.6. Os relatórios de gerenciamento deverão permitir a visualização do histórico de todas as corridas realizadas, em até 24 (vinte e quatro) horas após o encerramento de cada corrida.

5.3.7 O sistema com relatórios de gerenciamento deverá permitir, para cada perfil de usuário, o acesso às funcionalidades a seguir:

- a) Pelo próprio usuário: acesso ao relatório e histórico de suas próprias corridas.
- b) Gestor de área: acesso aos relatórios de todos os usuários/autorizados de sua própria unidade/Centro de Custo, desde o início da vigência do contrato.
- c) Pelo Fiscal do contrato: acesso completo a todos os usuários cadastrados no sistema, e relatórios de utilização do serviço de todos os autorizados/usuários cadastrados no sistema, desde o início da vigência do contrato.

5.3.8. O sistema deve bloquear a opção de transporte de pessoas por meio de motocicleta, sendo somente permitido o transporte de objeto, devendo ainda solicitar uma descrição genérica e sucinta do tipo de encomenda a ser transportada.

5.3.9. Somente após autorização da SeTrans/COSET/SGS o sistema liberará a opção de transporte de cargas por motocicleta ao solicitante.

5.3.10. A opção - carro executivo - somente será disponibilizada no sistema da contratada após solicitação da SeTrans/COSET/SGS à prestadora de serviço.

5.4. Solicitação e execução:

5.4.1. Os veículos cadastrados ao sistema de agenciamento da prestadora obedecerão fielmente à legislação pertinente, em especial o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, as normas do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, no que couber.

5.4.2. A prestadora do serviço, ao cadastrar o veículo e o motorista no sistema, deverá observar:

5.4.2.1. Caso os serviços sejam prestados por meio de táxis, nos termos da Lei Municipal n.º 7.329, de 11 de julho de 1969 e normas complementares, o veículo e o motorista devem estar habilitados e autorizados pela Prefeitura do Município de São Paulo através do Departamento de Transportes Públicos (DTP).

5.4.2.2. Caso os serviços sejam prestados por meio do transporte individual remunerado de passageiros de utilidade pública, nos termos do Decreto Municipal n.º 56.981, de 10 de maio de 2016, e normas complementares, a prestadora deve estar devidamente credenciada pela Secretaria Municipal de Transportes e os veículos e condutores devem obedecer aos termos da regulamentação.

5.4.2.3. Caso os serviços sejam solicitados em qualquer região fora do Município de São Paulo, os itens 5.4.2.1 e 5.4.2.2 não serão obrigatórios.

5.4.3. Os serviços serão prestados mediante solicitação de usuários cadastrados pelo TRE-SP, que poderá ser efetuada por:

- a) Aplicativo web da prestadora do serviço;
- b) Aplicativo Mobile - Smartphone – no mínimo, para os sistemas operacionais Android e iOS.

5.4.4. As solicitações/chamadas serão imediatas.

5.4.5. Os serviços deverão ser prestados diariamente, durante 24 (vinte e quatro) horas por dia, inclusive aos sábados, domingos e feriados.

5.4.6. Depois de efetuada a solicitação imediata, o atendimento deverá ocorrer no prazo máximo de:

a) 15 (quinze) minutos em pelo menos 95% das chamadas realizadas em qualquer região do Município de São Paulo.

b) 20 (vinte) minutos em pelo menos 95% das chamadas realizadas em qualquer região fora do Município de São Paulo.

5.4.6.1. A chegada do transporte no local solicitado deverá ser informada ao usuário. O condutor deverá aguardar o usuário por, pelo menos, 10 (dez) minutos a partir da comunicação de chegada.

5.4.6.2. A cobrança pela corrida deverá ser iniciada somente no momento do embarque do passageiro, encerrando-se a apuração do valor a ser cobrado no destino final do usuário.

5.4.6.3. O sistema deverá prever o cancelamento de corridas, sem ônus ao TRE-SP, desde que devidamente justificado pelo usuário.

5.5. Utilização do serviço por usuários:

5.5.1. O Fiscal da contratação cadastrará os usuários autorizados a utilizar o serviço.

5.5.2. O usuário receberá um login e uma senha para utilização do serviço.

5.5.3. O usuário cadastrado solicitará o veículo através de aplicativo para smartphone previamente instalado e/ou ambiente web.

5.5.4. A partir do momento da solicitação, o usuário poderá acompanhar pelo aplicativo a estimativa de tempo de espera, bem como o nome, o telefone e a fotografia (facultativo) do motorista que atenderá o chamado e a identificação do veículo.

5.5.5. O usuário do serviço poderá, a seu critério, recusar os serviços colocados à sua disposição, em função:

a) do visível estado de conservação do veículo que exponha em risco sua integridade física, como a falta, a danificação ou funcionamento inadequado do cinto de segurança, das lanternas externas, portas (incluindo as travas), ou de qualquer outro item de segurança do veículo;

b) da apresentação e comportamento do motorista, não condizentes com a urbanidade, educação, cortesia e respeito esperados nas relações entre cliente e prestador de serviço.

5.5.6. A finalização do atendimento se dará com a chegada ao destino e finalização da corrida via aplicativo. Nesse momento, deverá ser informado ao usuário/passageiro o valor correspondente.

5.5.7. Ao término da corrida o usuário fará a validação da corrida, inclusive do valor apresentado, mediante seu login/senha, por meio de seu telefone celular/smartphone ou excepcionalmente, em momento posterior em funcionalidade da aplicação web.

5.5.7.1. Somente serão considerados para cobrança os atendimentos validados pelo usuário.

5.5.7.2. Caso existam corridas sem a validação do usuário, o sistema deverá realizar envios diários de e-mail para este, para que seja realizada a validação.

5.5.8. Após a finalização da corrida, o usuário deve avaliá-la, bem como ao condutor que a executou.

5.5.9. Somente serão considerados para cobrança os atendimentos validados pelo usuário.

5.5.10. Caso existam corridas sem a validação do usuário, o sistema deverá realizar envios diários de e-mail para este, bem como para o responsável do Centro de Custo correspondente, para que seja realizada a validação.

5.5.11. Após a finalização da corrida, o usuário, o Gestor do Centro de Custo e o Fiscal do Contrato – com opção de inibição do envio no caso deste– receberão correspondência eletrônica com as informações da corrida para controle.

5.6. Tarifas e medição dos serviços:

5.6.1. O serviço será medido, em cada corrida, a partir da metodologia adotada regularmente pela contratada.

5.6.2. Serão admitidas quaisquer formas de composição do preço, inclusive com tarifa horária, tarifa quilométrica, tarifa fixa por corrida e outros, desde que o valor total das corridas ao final de cada mês seja igual ou inferior ao valor mensal equivalente à cobrança de cada corrida pelo preço médio por quilômetro informado na Proposta de Preços.

5.6.2.1. Sobre o valor apurado das corridas do mês de referência, será aplicado o percentual referente à Taxa de Administração.

5.6.2.2. A prestadora cobrará pelas corridas o valor apurado após a aplicação da Taxa de Administração.

5.6.2.3. O valor da Taxa de Administração deverá contemplar todos os custos e despesas, diretos e indiretos, tais como treinamento, disponibilização dos sistemas informatizados, administração, emissão, processamento, transporte, entrega, seguros, tributos, encargos sociais, trabalhistas, previdenciários, contribuições parafiscais e demais necessários à plena execução dos serviços, não gerando qualquer custo adicional ao TRE-SP.

5.6.3. Para fins de reajuste do preço, será aplicada a variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA, divulgado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, ou de outro índice oficial que vier a ser substituído ou acordado entre as partes, considerando-se os 12 (doze) últimos índices referentes aos meses imediatamente anteriores àquele em que o reajuste seja devido.

5.6.4. No final de cada atendimento/corrída, o usuário deverá receber um e-mail, contendo todo o histórico da corrida, como endereço de partida e destino, quilometragem percorrida, tempo percorrido, identificação do veículo e do motorista, além do valor da corrida.

5.6.5. Somente serão considerados válidos os atendimentos solicitados pelo usuário por meio do uso de senha pessoal.

5.6.6. A apuração dos serviços prestados deverá ser realizada através de sistema de pagamento eletrônico. A medição final será o resultado do valor total apurado.

5.6.7. A prestadora deverá oferecer alternativa para que o sistema processe o pagamento mesmo que a internet não esteja ativa no local de destino, seja por falhas do próprio sistema, da operadora, sinal, satélite, ou mau tempo, sem qualquer possibilidade de fraude e manipulação, mediante confirmação do atendimento por meio de login e senha pessoal do usuário, ainda que em momento posterior à chegada ao destino final.

5.6.8. Os serviços serão medidos mensalmente, com base nos valores constantes do sistema de pagamento eletrônico, para acompanhamento e fiscalização dos trabalhos realizados.

5.6.9. A cobrança de cada corrida se dará em comparativo entre o valor apurado individualmente para cada trajeto, nos termos do item 5.6.1, e o valor fixado de remuneração do quilômetro rodado, prevalecendo o menor valor apurado.

5.6.10. Mensalmente a prestadora do serviço deverá entregar o relatório dos serviços prestados, o qual deverá ser validado pelo TRE-SP, antes da emissão da NF.

5.7. Especificação dos veículos a serem disponibilizados:

5.7.1. Todos os veículos a serem utilizados na prestação dos serviços, deverão ter no máximo 08 (oito) anos de uso e estarem em perfeitas condições de uso e segurança.

5.7.2. No caso dos carros executivos e comuns, estes devem ter ar-condicionado e 04 (quatro) portas.

5.7.3. Os serviços deverão ser prestados por veículos que obedeçam fielmente à legislação pertinente, em especial o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, as normas do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, no que couber.

5.7.4. Os veículos deverão cumprir rigorosamente as determinações contidas na legislação do município de atuação.

5.8. Cadastramento dos condutores:

5.8.1. A empresa prestadora do serviço deverá observar, quando do cadastramento dos condutores:

5.8.1.1. Que os veículos sejam conduzidos por motoristas profissionais, devidamente credenciados e cadastrados no órgão público competente.

5.8.1.2. Não permitir, sob nenhuma hipótese, a condução em serviço com CNH suspensa ou de categoria diferente da exigida por lei.

5.9. **Valor dos serviços de gerenciamento de chamadas:**

5.9.1. A estimativa de consumo/utilização para a prestação dos serviços segue descrita no item 8, deste Estudo.

5.9.2. Os quantitativos constantes do item 8 constituem mera previsão, não estando o TRE-SP obrigado a realizá-los em sua totalidade, não cabendo à prestadora o direito de pleitear qualquer tipo de reparação e/ou indenização.

5.9.3. A prestadora terá direito somente ao pagamento em contraprestação aos serviços efetivamente executados, o que será comprovado através dos relatórios de serviços encaminhados pela prestadora e devidamente aprovados pelo TRE-SP.

5.10. **Prazo para início das atividades:**

5.10.1. O prazo para implantação e início da execução dos serviços contratados será de até 10 (dez) dias úteis contados a partir da data de assinatura do contrato, nos seguintes termos:

5.10.1.1. Para implantação e/ou acesso ao sistema: até 06 (seis) dias úteis.

5.10.1.2. Treinamento do sistema: até 02 (dois) dias úteis após a liberação de acesso aos usuários.

5.10.1.3. Início da operação: até 02 (dois) dias úteis contados a partir da data de finalização da etapa de treinamento do sistema.

5.11. Acompanhamento do serviço: A execução dos serviços será acompanhada pelo TRE-SP durante toda a vigência contratual, estando sujeita à sua aprovação antes do faturamento.

6. ESTIMATIVAS DAS QUANTIDADES (fundamento: inciso IV do artigo 18 da Lei n. 14.133/2021)

6.1. Carro Comum

6.1.1. Com base na contratação vigente (proc. SEI nº 0046400-38.2019.6.26.8000, 4º TA, doc. SEI 5478893 e 5º TA, doc. SEI 5771699), estima-se para os serviços com carro comum um quantitativo anual de 23.185 km percorridos e 1.206 chamadas.

6.1.2. Em anos eleitorais, projeta-se um volume total de 28.981 km e 1.507 chamadas. Este montante considera a demanda ordinária (detalhada no item 6.1.1) acrescida de uma estimativa de elevação em torno de 25%, em razão do histórico das necessidades específicas de transporte

do período eleitoral, reforçada pela tendência de elevação dos serviços aos cartórios, em razão da paulatina assunção pela Administração dos cartórios, que, anteriormente, eram atendidas pelos serviços de transporte das Prefeituras.

6.2. Motocicleta

6.2.1. A inclusão da modalidade de transporte por motocicleta visa atender à crescente demanda por serviços de transporte de objetos de forma mais econômica e ágil. Tomando como referência a contratação atual de transporte por carro comum, estima-se, inicialmente, que o uso de motocicletas corresponda a 20% desse volume, totalizando 4.637 km rodados e 241 chamadas.

6.2.2. É importante ressaltar que os quantitativos para motocicletas, descritos no item 6.2.1, são adicionais e não serão deduzidos das estimativas para carro comum (item 6.1.1). A motocicleta constitui um novo item nesta contratação, tratando-se de uma modalidade de transporte suplementar, e não substituta, ao serviço de carro comum atualmente disponível.

6.3. Carro Executivo

6.3.1. Para o uso de carro executivo estima-se o quantitativo de 2.452,50 km e 142 chamadas—cuja utilização depende de autorização da SeTrans/COSET/SGS —, esses valores foram baseados na média de corridas e chamadas contratadas para o serviço de transporte realizado durante o 87º COPTREL/2025 (Processos nº 0001258-98.2025.6.26.8000 e nº 0004979-58.2025.6.26.8000).

6.4. Estimativa das quantidades

6.4.1. Para os serviços com carro comum o quantitativo para 24 (vinte e quatro) meses foi estimado somando-se o quantitativo previsto para o ano não eleitoral (23.185 km percorridos e 1.206 chamadas) com o projetado para os anos eleitorais (28.981 km e 1.507 chamadas), totalizando 52.166 km rodados e 2.713 chamadas.

6.4.2. Em relação aos serviços de motocicleta e carro executivo a estimativa para 24 (vinte e quatro) meses foi feita dobrando-se os quantitativos.

Item		12 (doze) meses		24 (vinte e quatro) meses	
		Estimativa de quilometro rodado	Estimativa de chamadas	Estimativa de quilometro rodado	Estimativa de chamadas
1	Carro comum	23.185	1.206	52.166	2.713
2	Motocicleta	4.637	241	9.274	482
3	Carro executivo	2.452,40	142	4.904,80	284

7. LEVANTAMENTO DE MERCADO E JUSTIFICATIVA DA ESCOLHA DO TIPO E SOLUÇÃO A CONTRATAR (fundamento: inciso V do artigo 18 da Lei n. 14.133/2021)

7.1. Após levantamento no mercado sobre as possíveis alternativas para o transporte individual de passageiros e pequenas cargas, encontraram-se 03 (três) opções:

7.1.1. Transporte por meio da frota do TRE-SP;

7.1.2. Transporte por meio de contratação direta de Táxi/mototáxi;

7.1.3. Transporte por meio de intermediação e/ou agenciamento de plataforma informatizada, de carros particulares/taxis/motos;

7.2. Dentre as soluções possíveis identificam-se:

7.2.1. Solução 1 – Transporte por meio da frota do TRE-SP – Atualmente a Setrans atua no limite de sua capacidade, vez que nos últimos anos a demanda aumentou significativamente. Isso se deve ao fato de haver uma crescente demanda ordinária deste Regional, além de esta Seção ter passado a atender 02 (dois) Ministros do Tribunal Superior Eleitoral, residentes em São Paulo, o Projeto Assunção dos Cartórios do Interior (mudança de sede, vistorias e inaugurações), e o Projeto Inclusão Político Eleitoral dos Assentamentos, Povos e Comunidades Tradicionais do Estado de São Paulo. Por isso, esta solução demandaria contratação de motoristas e aquisição de veículos, o que resta inviável no momento, conforme processos SEI nº 0039482-42.2024.6.26.8000.

7.2.2. Solução 2 – Transporte por meio de contratação direta de Táxi/mototáxi – Esta solução de transporte se daria pela solicitação direta entre passageiro e condutor, pagamento pelo passageiro com recursos provenientes da verba de suprimento de fundos. Tal solução gera dispêndio de tempo, vez que para cada solicitação haveria a abertura de processo para pagamento; e menor transparência, pois não há registro eletrônico de trajeto, tempo e quilometragem.

7.2.3. Solução 3 - Transporte por meio de intermediação e/ou agenciamento de plataforma informatizada de veículos – O uso de soluções tecnológicas para transporte de pessoas/cargas é uma prática adotada amplamente (inclusive neste Regional) vez que permite a requisição do serviço pelos usuários, bem como o gerenciamento por parte dos gestores/fiscais. A facilidade para o usuário é parte fundamental na solução, uma vez que a possibilidade de solicitação do serviço pelo usuário, sem recorrer ao gestor/fiscal do serviço, bastando apenas cadastro no sistema, o aplicativo mobile instalado ou o acesso à aplicação web e acesso a internet. Essa facilidade, somada ao fato que relatórios online possibilitam transparência e controle sobre o

serviço, com acesso a todas as informações das corridas realizadas, permite a desburocratização do serviço de transporte, com a aplicação de controles, aumentando a eficiência sobre a gestão do serviço. A requisição do transporte, realizada via sistema (web/app), é enviada a motoristas cadastrados para o atendimento em tempo mínimo determinado. A corrida será efetivamente iniciada após o embarque do usuário, finalizando no desembarque, caracterizando um serviço sobre demanda, em que há cobrança apenas em relação ao uso do serviço propriamente dito, contemplando o princípio da eficiência e economicidade. Tal solução possibilita a verificação do tempo da corrida, da quilometragem percorrida, da origem e do destino por meio de relatórios, sendo o pagamento realizado somente no fechamento do mês. Além do mais permite o aumento sazonal da demanda sem necessidade do aumento dos custos fixos do TRE-SP (frota e motoristas).

7.3. Pelos motivos expostos, a prestação de serviços de intermediação e/ou agenciamento de transporte individual remunerado de passageiros e pequenas cargas demonstrou-se como a opção mais viável do mercado como forma de transporte para demandas pontuais.

8. ESTIMATIVA DO VALOR DA CONTRATAÇÃO (fundamento: inciso VI do artigo 18 da Lei n. 14.133/2021)

Órgão/processo	Id contratação PNCP	Valor por quilometro rodado	Quilômetros contratados em 12 meses (Doc. SEI 5478893)	Valor Total Anual
Casa Civil São Paulo	10979446000163-1-000011/2025	R\$ 5,55	18.548	R\$ 102.941,40
Controladoria Geral do Município de São Paulo	29599447000100-1-000083/2024	R\$ 5,03	18.548	R\$ 93.296,44
INSS – Gerencia Regional em São Paulo	29979036000140-1-000112/2024	R\$ 4,25	18.548	R\$ 78.829,00
SUSEP-RJ	42354068000119-1-000002/2025	R\$ 5,50	18.548	R\$ 102.014,00
Média dos Valores – Anual				R\$ 94.270,21
Média dos Valores – Mensal				R\$ 7.855,85

8.1. A estimativa do custo total mensal com o transporte por meio de **carro comum** é de R\$ 7.855,85 (sete mil oitocentos e cinquenta e cinco reais e oitenta e cinco centavos);

	Empresa	Valor por quilometro rodado	Quilômetros contratados em 12 meses	Valor Total Anual
1	Chame motoboy	R\$ 1,60	4.637	7.419,20
2	ifood	R\$ 1,50	4.637	6.955,5
Média dos Valores – Anual				R\$ 7.187,35

Média dos Valores – Mensal	R\$ 598,94
----------------------------	------------

1. <https://chamemotoboy.com.br/precos/>, acessado às 15:22h dia 27/05/2025,

2. <https://institucional.ifood.com.br/entregadores/taxa-de-entrega-ifood/>, acessado às 15:22h dia 27/05/2025,

8.2. A estimativa do custo total mensal com o transporte por meio de **motocicleta** é de R\$ 598,94 (quinhentos e noventa e oito reais e noventa e quatro centavos);

CARRO EXECUTIVO			
PROCESSO	NÚMERO DE CHAMADAS	KM	TOTAL PAGO
0001258-98.2025.6.26.8000	72	594,3	4.192,40
0004979-58.2025.6.26.8000	70	1858,20	12.683,86
TOTAL	142	2.452,50	16.876,26
Média dos Valores – Mensal			R\$ 1.406,35

8.3. Caso seja necessário o uso de carro executivo, estima-se o custo total mensal de R\$ 1.406,35 (Mil quatrocentos e seis reais e trinta e cinco centavos).

8.4. O custo estimado da contratação para um período de 24 (vinte e quatro) meses, abrangendo ano não eleitoral e ano eleitoral, é de R\$ 289.693,36 (duzentos e oitenta e nove mil, seiscentos e noventa e três reais e trinta e seis centavos), conforme tabela abaixo:

TIPO DE TRANSPORTE	ANO NÃO ELEITORAL	ANO ELEITORAL	CUSTO ESTIMADO PARA 24 MESES
Carro Comum	R\$ 94.270,21 (18.548km x R\$ 5,0825)	R\$ 147.295,93 (28.981km x R\$ 5,0825)	R\$ 241.566,14
Motocicleta	R\$ 7.187,35	R\$ 7.187,35	R\$14.374,70
Carro Executivo	16.876,26	16.876,26	R\$ 33.752,52
Total			R\$ 289.693,36

9. DESCRIÇÃO DA SOLUÇÃO COMO UM TODO (fundamento: inciso VII do artigo 18 da Lei n. 14.133/2021)

9.1. A Solução para o objeto do presente estudo foi previamente exposta e detalhada no item 5, deste instrumento, à vista disso, resta observada a previsão legal contida no art. 18, parágrafo 2º da Lei nº 14.133/2021.

10. JUSTIFICATIVA PARA O PARCELAMENTO OU NÃO DA SOLUÇÃO (fundamento: inciso VIII do artigo 18 da Lei n. 14.133/2021)

10.1. A presente justificativa técnica visa defender a adjudicação por grupo único (não parcelamento da solução). Esta abordagem, embora exija fundamentação frente à regra geral de parcelamento, alinha-se com princípios de economicidade, eficiência e viabilidade técnica, em conformidade com a Lei nº 14.133/2021 e a jurisprudência do Tribunal de Contas da União (TCU).

10.2. Considerando a orientação geral do Tribunal em observar os entendimentos exarados em pareceres jurídicos precedentes, como o Parecer ASSJUR/JF/18.995 (doc. nº 6548631), que sugere a apresentação de justificativa técnica para a adoção do julgamento global, a presente fundamentação visa solidificar a decisão pelo grupo único. Este parecer específico, embora emitido em outro processo, estabelece diretrizes que se aplicam a todas as contratações do Tribunal que envolvam a questão do parcelamento ou não do objeto.

10.3. A solução de contratação por grupo único foi adotada por promover a economia de escala, tornando-a a opção mais vantajosa para a Administração. A adjudicação por item, que é a regra geral da Súmula nº 247 do TCU e do art. 82, § 1º da Lei nº 14.133/21, demanda uma análise sobre a divisibilidade do objeto.

10.4. A adjudicação por item seria tecnicamente inviável de se promover sendo manifesta a necessidade de gerenciar uma pluralidade de contratos e plataformas. A execução do serviço em diversas plataformas digitais não é conveniente para atender à Administração, vez que exigiria maior número de servidores na fiscalização da prestação dos serviços, e demandaria maior complexidade no controle de vários aplicativos e multiplicidade de cadastro de usuários. A atuação do TRE-SP exige um sistema de transporte unificado e de fácil gerenciamento para garantir a otimização e economicidade dos deslocamentos. A fragmentação do serviço em múltiplas empresas e sistemas geraria ineficiência operacional, perda de tempo na gestão e fiscalização, e maior burocracia, contrariando o princípio da eficiência administrativa.

10.5. Adicionalmente, a adjudicação por grupo único demonstra notável vantagem econômica ao permitir a maximização da economia de escala. A contratação de uma única empresa para gerenciar todos os tipos de transporte (carro comum, executivo e motocicleta) possibilita que a prestadora otimize significativamente sua estrutura de custos. Ao diluir os custos fixos inerentes à sua operação, como o desenvolvimento e manutenção da plataforma informatizada, sistemas de gerenciamento e infraestrutura de suporte, por um volume maior de serviços, a empresa pode oferecer tarifas mais competitivas e, conseqüentemente, preços unitários mais vantajosos para a Administração Pública. Isso demonstra a viabilidade econômica da solução escolhida e a obtenção de valores totais mais favoráveis em comparação com a contratação pulverizada.

10.6. A jurisprudência do TCU, embora priorize o parcelamento, reconhece exceções devidamente justificadas. O Acórdão nº 1.942/2018-Plenário, por exemplo, destaca que o parcelamento é a regra, mas admite o agrupamento de itens quando "a divisão inviabilizar a solução técnica ou econômica, ou quando houver perda de economia de escala". No presente caso, a inviabilidade técnica de gerenciamento de múltiplos sistemas e a comprovação da

obtenção de economia de escala decorrente da centralização da contratação justificam a adoção do grupo único.

10.7. Portanto, a opção pela adjudicação por grupo único se baseia em uma análise que demonstra a inviabilidade técnica da adjudicação por item e a evidência de sua vantagem econômica, em estrita observância ao art. 82, § 1º da Lei nº 14.133/21 e alinhada à Súmula nº 247 do TCU, que, embora promova o parcelamento, não o impõe em detrimento da eficiência e economicidade quando devidamente justificadas.

11. RESULTADOS PRETENDIDOS (fundamento: inciso IX do artigo 18 da Lei nº 14.133/2021)

O resultado pretendido neste estudo foi exposto previamente nos itens 7.2.3 ao 7.3 deste instrumento, à vista disso, resta observado a previsão legal contida no art. 18, parágrafo 2º da Lei nº 14.133/2021.

12. PROVIDÊNCIAS A SEREM ADOTADAS PREVIAMENTE À CELEBRAÇÃO DO CONTRATO (fundamento: inciso X do artigo 18 da Lei n. 14.133/2021)

Não se vislumbra a necessidade de providências prévias e adequações relacionadas à proposta de contratação em tela.

13. CONTRATAÇÕES CORRELATAS E/OU INTERDEPENDENTES (fundamento: inciso XI do artigo 18 da Lei n. 14.133/2021)

Contratação de serviço de intermediação e/ou agenciamento de transporte individual de passageiros e pequenas cargas – SEI nº 0046400-38.2019.6.26.8000.

14. IMPACTOS AMBIENTAIS E MEDIDAS DE TRATAMENTO (fundamento: inciso XII do artigo 18 da Lei n. 14.133/2021)

O objeto do presente estudo não se submete à exigência de apresentação de estudo de impacto ambiental, conforme previsões legais que seguem, art. 225, inciso IV da CF/1988; Resoluções Conama nº 001, de 1986 e nº 237, de 1997. Isso exposto, não há peça legal na qual se demonstre o impacto ambiental e medidas de tratamento objeto do presente, restando observada a previsão contida no art. 18, parágrafo 2º da Lei nº 14.133/2021. Todavia, é possível observarmos grande vantagem nesse tipo de transporte, pois, muitas vezes evita que o veículo da frota oficial se desloque para o destino, v.g. transporte de servidor, volte para a garagem do Tribunal e posteriormente faça o mesmo percurso de ida e retorno do servidor à Secretaria do Tribunal, o que representa economia de combustível e redução de poluentes.

15. POSICIONAMENTO CONCLUSIVO SOBRE A ADEQUAÇÃO/VIABILIDADE DA CONTRATAÇÃO PARA O ATENDIMENTO DA NECESSIDADE A QUE SE DESTINA (fundamento: inciso XIII do artigo 18 da Lei n. 14.133/2021)

Diante do estudo realizado, conclui-se que a solução escolhida no item 5, com vistas à contratação de pessoa jurídica que preste serviços de intermediação e/ou agenciamento de transporte individual remunerado de passageiros e pequenas cargas, com fornecimento de plataforma informatizada, aplicativo para smartphones e ambiente web, mostrou-se técnica e economicamente melhor adequada para o atendimento das necessidades deste Regional.

RESPONSÁVEIS

São Paulo, data da assinatura eletrônica.

Elinaldo Inácio da Silva
Chefe Setrans

Aprovo, data da assinatura eletrônica

Emerson Palaia
Coordenador de Segurança e Transporte

Aprovo, data da assinatura eletrônica

José Luiz Simião dos Santos
Secretário de Gestão de Serviços