



GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA
Secretaria de Estado da Educação - SEDUC
Comissão do Estudo Técnico Preliminar - SEDUC-CETP

ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR

1. INFORMAÇÕES BÁSICAS

1.1. PROCESSO Nº: [0029.038836/2025-25](#)

1.2. UNIDADE REQUISITANTE:

1.2.1. GERÊNCIA DE ESPORTE ESCOLAR

1.2.2. GERÊNCIA DE ARTE E CULTURA ESCOLAR

1.3. SIGLA DA UNIDADE REQUISITANTE:

1.3.1. SEDUC-GEE

1.3.2. SEDUC-GACE

1.4. UNIDADE SOLICITANTE:

1.4.1. GERÊNCIA DE PLANEJAMENTO DE CONTRATAÇÕES DE SERVIÇOS

1.5. SIGLA DA UNIDADE SOLICITANTE:

1.5.1. SEDUC-GPCS

2. DESIGNAÇÃO DA COMISSÃO DO ETP

2.1. A elaboração do Estudo Técnico Preliminar (ETP) está sob responsabilidade de comissão formalmente designada, instituída pela Portaria nº 4.029, de 11 de maio de 2026 ([72096397](#)), que altera a composição da comissão anteriormente instituída pela Portaria nº 2.618, de 26 de março de 2026 ([70575649](#)), sendo composta pelos seguintes servidores:

SETOR	NOME	MATRÍCULA
COMISSÃO DO ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR - CETP/CAD	LIVIA SAMILA DE OLIVEIRA PINTO	*****491
GERÊNCIA DE PLANEJAMENTO DE CONTRATAÇÕES DE SERVIÇOS - GPCS/CAD	JULIMARA VALÉRIA COURINOS LIMA DA SILVA	*****335
GERÊNCIA DE ESPORTE ESCOLAR - GEE/CEFACEE	CLÊNIO MARCELO PEREIRA ARAÚJO	*****731
GERÊNCIA DE ESPORTE ESCOLAR - GEE/CEFACEE	DENIS CLEI BRAZ DOS SANTOS	*****098
GERÊNCIA DE ARTE E CULTURA ESCOLA - GACE/CEFACEE	JOELMIR ORTIZ MACEDO	*****718

3. IDENTIFICAÇÃO DO OBJETO

3.1. Contratação de empresa especializada na prestação de serviços de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros, por quilômetro, incluindo motorista, combustível, manutenção e seguros, mediante Sistema de Registro de Preços, conforme condições, quantidades e exigências estabelecidas neste instrumento.

4. DESCRIÇÃO DA NECESSIDADE DA CONTRATAÇÃO

4.1. Do Interesse Público e da Natureza da Política Pública

4.1.1. A presente contratação tem por finalidade atender à necessidade da Secretaria de Estado da Educação de Rondônia - Seduc de garantir a adequada logística de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros, com remuneração por quilômetro rodado, destinada ao deslocamento de estudantes, servidores e equipes técnicas envolvidos na execução dos Jogos Escolares de Rondônia – JOER 2026 (Fase Estadual Paralímpica) e do Festival Estudantil Rondoniense de Artes – FERA 2026 (Bandas, Fanfarras e Segmentos), eventos de caráter educacional, esportivo e cultural promovidos pela Seduc, no âmbito das ações da Rede Estadual de Ensino.

4.1.2. Os referidos eventos, sob responsabilidade da Gerência de Esporte Escolar - GEE e da Gerência de Arte e Cultura Escolar - GACE, integram o planejamento estratégico da Secretaria e têm como objetivos promover a formação integral dos estudantes, fortalecer a cidadania, valorizar as expressões artísticas e incentivar a inclusão social por meio do esporte e da cultura.

4.1.3. Os Jogos Escolares de Rondônia – JOER, instituído pela Lei Estadual nº 4.290/2018 e regulamentado pelo Decreto nº 23.345/2018, configura-se como política pública educacional e social voltada à integração, ao desenvolvimento e à formação de jovens atletas. A Etapa Estadual Paralímpica, a ser realizada em Cacoal/RO, reunirá aproximadamente 710 participantes, entre estudantes-atletas com deficiência física, visual e intelectual, técnicos, dirigentes, árbitros e equipes de apoio.

4.1.4. O Festival Estudantil Rondoniense de Arte - FERA, por sua vez, instituído pela Lei Estadual nº 4.239/2018, objetiva fomentar o protagonismo estudantil e a valorização da produção artística regional. A edição de 2026, sediada em Porto Velho/RO, contará com cerca de 3.000 participantes oriundos das 18 Superintendências Regionais de Educação, contemplando apresentações de bandas, fanfarras e múltiplas linguagens artísticas.

4.1.5. Considerando a amplitude territorial dos eventos, que abrangem delegações provenientes dos 52 municípios do Estado de Rondônia, torna-se imprescindível a contratação de empresa especializada em transporte rodoviário intermunicipal de passageiros, de modo a assegurar o deslocamento seguro, eficiente e economicamente vantajoso de todos os envolvidos.

4.1.6. A opção pela remuneração por quilômetro rodado revela-se a solução mais adequada, por proporcionar flexibilidade operacional, pagamentos proporcionais à efetiva execução e controle orçamentário aprimorado, além de atender ao princípio da economicidade e promover a transparência na gestão dos recursos públicos.

4.1.7. Destaca-se, ainda, que a execução dos serviços deverá observar rigorosamente a conformidade com as normas de segurança do Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/1997) e da Resolução nº 14/1998 do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, especialmente no que se refere às condições técnicas, de manutenção e de operação dos veículos destinados ao transporte coletivo de passageiros. Além disso, os veículos deverão atender aos requisitos de acessibilidade, conforto e segurança, garantindo o pleno atendimento às necessidades de estudantes com deficiência ou mobilidade reduzida, bem como condições adequadas para todos os usuários.

4.1.8. A contratação proposta, de natureza não continuada, encontra amparo no art. 18 da Lei nº 14.133/2021, que define o planejamento como etapa essencial da fase preparatória da licitação, e está em conformidade com o Decreto Estadual nº 28.874/2024, que regulamenta as contratações públicas no âmbito da Administração Estadual. Ademais, o objeto está alinhado ao Plano Anual de Contratações (PCA) de 2026 e vincula-se à função programática de combate ao abandono escolar no ensino fundamental, médio e na educação especial, reforçando seu caráter estratégico e educacional.

4.1.9. Portanto, a presente contratação mostra-se indispensável à execução dos eventos institucionais da Seduc, garantindo o transporte adequado dos participantes e contribuindo diretamente para a efetividade das políticas públicas de educação, esporte e cultura, em consonância com os princípios da legalidade, eficiência, economicidade e interesse público previstos na legislação vigente.

5. DESCRIÇÃO DOS REQUISITOS DA CONTRATAÇÃO NECESSÁRIOS E SUFICIENTES À ESCOLHA DA SOLUÇÃO

5.1. Classificação dos Bens e Serviços Comuns

5.1.1. Os serviços descritos neste estudo se enquadram na classificação de bens comuns, conforme estabelecido na Lei 14.133/2021.

- 5.1.2. Isso ocorre devido ao fato de possuírem padrões de desempenho e qualidade de acordo com as especificações usuais encontradas no mercado.
- 5.2. **Dos Prazos de Execução**
- 5.3. O prazo de execução, do objeto licitado deverá ser de acordo com a necessidade da Seduc, a contar do recebimento da ordem de serviço, em no máximo **03 (três) dias**.
- 5.3.1. O objeto do contrato deve ser executado integralmente ou parcialmente, conforme as quantidades e especificações definidas na Nota de Empenho, Ordem de Serviço ou documentos equivalentes.
- 5.3.2. Os veículos e equipamentos utilizados deverão ser devidamente acondicionados para garantir segurança e integridade durante o transporte.
- 5.4. **Procedimentos Adicionais**
- 5.4.1. Qualquer solicitação por parte da contratada deve ser dirigida ou entregue pessoalmente na Secretaria de Estado da Educação, durante o horário comercial de segunda a sexta-feira, aos cuidados do Gestor de Contrato.
- 5.5. **Das Condições Contratuais**
- 5.5.1. A formalização do contrato será realizada por meio de Contrato Administrativo, conforme estipulado na Lei nº. 14.133/21.
- 5.5.2. A empresa vencedora deverá comprovar possuir instalações adequadas, frota disponível, equipe técnica capacitada e veículos adaptados às normas de acessibilidade, além de manter regularidade fiscal e trabalhista durante toda a execução contratual.
- 5.5.3. Para a empresa vencedora da licitação poder assinar o contrato, é necessário apresentar os seguintes documentos:
- a) **Comprovação de que os motoristas que procederam à execução dos serviços tenham no mínimo a categoria "D"**: Isso implica fornecer documentos que demonstrem que os motoristas possuem a habilitação adequada para conduzir os veículos que serão utilizados no transporte, nesse caso, a categoria "D" é necessária, o que geralmente é evidenciado por meio da apresentação da carteira de habilitação dos motoristas.
- 5.5.4. A empresa convocada deverá assinar o contrato no prazo de **3 (três) dias úteis** contados da notificação, prorrogável uma única vez por igual período, mediante justificativa aceita pela Administração.
- 5.5.5. Caso a empresa vencedora recuse-se a assinar o contrato dentro do prazo estabelecido, a Administração poderá convocar os licitantes remanescentes na ordem de classificação.
- 5.5.6. A recusa injustificada da empresa a ser contratada em receber o documento de contratação dentro do prazo estabelecido caracteriza o descumprimento total da obrigação assumida, sujeitando-o às penalidades previstas na Lei nº. 14.133/21.
- 5.5.7. O contratado fica obrigado a aceitar, nas mesmas condições contratuais, os acréscimos ou supressões que se fizerem necessários, com base no valor inicial atualizado do contrato, respeitando os limites do art. 124 da Lei nº 14.133/21 e suas alterações e ainda, em conformidade com o Decreto nº 28.874, de 25 de janeiro de 2024.
- 5.5.8. É obrigação do contratado de manter, durante toda execução do contrato, em compatibilidade com as obrigações por ele assumidas, todas as condições de habilitação e qualificação exigidas na licitação.
- 5.5.9. A vigência do(s) contrato(s) dar-se-á a contar da data de sua assinatura, podendo ser estendida conforme previsto no art. 105 da Lei nº 14.133/2021, desde que observadas as condições legais aplicáveis.
- 5.5.10. Será exigida garantia contratual, considerando que a execução ocorrerá sob demanda, com pagamento condicionado à efetiva prestação dos serviços, aliado à ampla competitividade do mercado e à existência de mecanismos suficientes de fiscalização e controle contratual aptos à mitigação dos riscos administrativos e operacionais envolvidos.
- 5.6. **Subcontratação Cessão e/ou Transferência**
- 5.6.1. A subcontratação de parte do objeto somente poderá ocorrer mediante prévia comunicação à Seduc, acompanhada da documentação comprobatória da capacidade técnica da subcontratada, a qual será avaliada pela Administração e juntada aos autos do processo, nos termos do § 1º do art. 122 da Lei nº 14.133/2021;
- 5.6.2. Qualquer solicitação de subcontratação deve ser acompanhada de uma justificativa, que deve estar registrada nos documentos do processo.
- 5.6.3. **Item 1** Ônibus adaptado - A subcontratação será permitida exclusivamente em casos de força maior (quebra de veículo), mediante autorização prévia e expressa da CONTRATANTE, desde que a empresa subcontratada comprove capacidade técnica e disponibilize veículo com as mesmas características de acessibilidade constante do original.
- 5.6.4. **Item 2** Ônibus Convencional - Dada a ampla disponibilidade de mercado para esta categoria de veículo, a CONTRATADA obriga-se a manter veículo reserva de prontidão, sendo terminantemente proibida a execução do serviço por veículos que não atendam aos requisitos mínimos de segurança e conforto estabelecidos no Termo de Referência.
- 5.6.5. Ainda que haja subcontratação, a contratada permanecerá **integralmente responsável** pela execução, devendo coordenar e supervisionar as atividades da subcontratada e garantir o cumprimento de todas as obrigações contratuais. Isso é necessário para adequar e complementar a quantidade de veículos contratados de acordo com as especificações de cada item.
- 5.7. **Da Participação de Sociedades Cooperativas**
- 5.7.1. Para a presente contratação **não será admitido** a contratação de Sociedade Cooperativa, em função:
- 5.7.1.1. Da natureza do serviço demandar subordinação entre a cooperativa e os cooperados e os cooperados e a administração;
- 5.7.1.2. A execução do objeto não é gerida por gestão compartilhada, conforme estabelece o art. 10 da IN SEGES nº 5/2017;
- 5.7.1.3. Da impossibilidade da execução ser exclusiva de cooperados, vedando qualquer intermediação.
- 5.8. **Dos Locais da Execução**
- 5.8.1. A prestação dos serviços poderão ocorrer nos municípios de **PORTO VELHO, JI-PARANÁ e CACOAL – RO**, nos dias e horários estipulados pela Secretaria de Estado de Educação, com o objetivo de atender as especificações do evento.

EVENTO	ETAPA	LOCAL SEDE
JOGOS ESCOLARES DE RONDÔNIA - JOER	ESTADUAL PARALÍMPICA	PORTO VELHO
		JI-PARANÁ
		CACOAL
FERA	BANDAS E FANFARRAS	PORTO VELHO
	SEGMENTOS	

5.9. **Do Cronograma dos Eventos**

- 5.9.1. O Cronograma de Execução deverá ser cumprido considerando o período previsto para os eventos em anos subsequentes, conforme quadro abaixo:

EVENTO	ETAPA	LOCAL SEDE	PERÍODO
JOGOS ESCOLARES DE RONDÔNIA - JOER	ESTADUAL PARALÍMPICA	PORTO VELHO	MAIO/NOVEMBRO
		JI-PARANÁ	
		CACOAL	
FERA	BANDAS E FANFARRAS	PORTO VELHO	
	SEGMENTOS		

- 5.9.2. O cronograma acima possui caráter **previsional**, podendo ser alterado, ajustado ou reprogramado a qualquer tempo, mediante necessidade superveniente devidamente justificada pela Administração, sem que tal fato gere direito à compensação adicional à contratada, desde que mantidas as condições essenciais da contratação.
- 5.9.3. A execução do objeto ocorrerá de forma **integral ou parcial**, conforme as demandas efetivamente formalizadas pela Administração, por meio de Nota de Empenho, Ordem de Serviço ou instrumento equivalente, observando-se as quantidades, especificações e condições pactuadas.
- 5.9.4. A contratada deverá assegurar a adequada prestação dos serviços, garantindo condições plenas de **segurança, conforto e regularidade operacional**, bem como a observância das normas técnicas e legais aplicáveis ao transporte de passageiros, responsabilizando-se integralmente pela organização logística necessária ao cumprimento dos deslocamentos previstos no cronograma.

5.10. **Da Metodologia da Execução dos Serviços**

- 5.10.1. Os serviços serão executados por quilometragem efetivamente realizada, conforme cronograma oficial dos eventos, podendo sofrer alterações a critério da Seduc, mediante comunicação formal, a partir do recebimento da Ordem de Serviço.
- 5.10.2. Os locais de início e término da viagem serão definidos pela CONTRATANTE e informados à contratada no momento da solicitação do serviço. Ressalta-se que a quilometragem a ser considerada para fins de pagamento terá início e término nesses pontos previamente estabelecidos pela Contratante.
- 5.10.3. Para a execução do serviço, os veículos deverão obrigatoriamente sair e retornar ao local de origem, conforme Ordem de Serviços, sendo contabilizado o quilômetro rodado desde a saída até o retorno ao ponto de origem, incluindo os trajetos de ida e volta.
- 5.10.4. A comprovação relacionada ao item acima, dar-se-á da seguinte forma:
- Para fins de comprovação da quilometragem percorrida, a contratada deverá anexar, juntamente com a nota fiscal, o relatório obtido pelo tacógrafo.
 - Em caso de o tacógrafo não emitir relatório, o quantitativo de quilômetros rodados deverá ser comprovado pela Contratada por meio de relatório de viagem, com foto que comprove a quilometragem inicial e final do veículo, contendo data e horário do registro. O referido relatório deverá ser atestado por servidor público.
 - Caso não seja possível a execução na data assinalada, a contratada deverá comunicar as razões respectivas com antecedência mínima de 24 (vinte e quatro) horas, para análise da possibilidade de reprogramação, ressalvadas situações de caso fortuito ou força maior.
 - A contratada deverá manter plano de contingência, com veículos e motoristas de reserva disponíveis, a fim de assegurar a prestação do serviço em caso de falhas mecânicas, indisponibilidade de motorista ou outros imprevistos.
- 5.10.5. A CONTRATANTE, se responsabilizará apenas pelo pagamento do quantitativo de quilômetros efetivamente rodados. Todas as despesas decorrentes da viagem, tais como multas, colisões, pneus furados, entre outras, inclusive aquelas relacionadas ao motorista, como alimentação, hospedagem e água, serão de inteira responsabilidade da CONTRATADA.
- 5.10.6. A Contratada deverá disponibilizar todos os veículos, materiais e utensílios que necessários à execução do objeto, bem como, pessoal devidamente qualificado, uniformizado e/ou convenientemente trajado.
- 5.10.7. Os veículos disponibilizados deverão estar de acordo com as características definida no Termo de Referência, em perfeitas condições de uso e manutenção adequada, com todos os dispositivos de segurança exigidos pela legislação pertinente (Resolução nº 14/1998 do CONTRAN) e de acordo com o – Código Nacional de Trânsito – Lei nº 9503, de 23/09/97.
- 5.10.8. Os Motoristas deverão apresentar-se, juntamente com o veículo, nos horários e locais previamente determinados pelos coordenadores de cada município, tanto na ida ao município sediante como no retorno ao município de origem, embarcando e desembarcando nos locais também previamente designados.
- 5.10.9. Os veículos para o transporte intermunicipal não serão utilizados de forma não contínua, devendo a Contratada, disponibilizar os mesmos nos locais de partidas (ida e volta), somente, nos dias definidos pela Contratante pelo menos 60 (sessenta) minutos antes da hora determinada para o transporte dos passageiros de cada município participante até a cidade sede dos Jogos Escolares de Rondônia - Etapa Paraolímpica e FERA - Estadual, e também ao final dos eventos conduzi-los a suas cidades de origem.
- 5.10.10. A Contratada deverá disponibilizar água mineral em copo plástico (com aproximadamente 200 ml), em quantidade suficiente para atender todos os passageiros, durante todo o trecho (ida e volta).
- 5.10.11. A Contratada franqueará a Contratante, todo o perímetro externo visível, dos ônibus para fixação dos adesivos promocionais dos eventos, durante todo o transcorrer dos Jogos Escolares de Rondônia - Etapa Paraolímpica, bem como à Fase Estadual do Festival Estudantil Rondoniense de Artes (FERA).
- 5.10.12. Disponibilizar, 24 (vinte e quatro) horas por dia, inclusive sábados, domingos e feriados, serviço de socorro para o transporte dos passageiros, nos casos de defeitos e/ou acidentes, de modo a proporcionar atendimento imediato.
- 5.10.13. As despesas com alimentação e deslocamento pessoal dos motoristas dos veículos serão de responsabilidade da Contratada.
- 5.10.14. Todas as despesas relativas à execução dos serviços correrão por conta exclusivas da Contratada.
- 5.11. **Cumprimento dos Requisitos Técnicos e Operacionais:**
- 5.11.1. A solução contratual deverá atender aos seguintes requisitos específicos:
- **Cumprimento das especificações técnicas:** veículos em conformidade com as normas do CONTRAN e CTB, com itens de conforto e segurança;
 - **Capacidade operacional:** comprovação de frota compatível e motoristas qualificados;
 - **Experiência e qualificação técnica:** comprovação de experiência anterior em transporte intermunicipal de passageiros;
 - **Atendimento às especificidades dos eventos:** veículos adaptados para pessoas com deficiência e espaços adequados para instrumentos e equipamentos;
 - **Pontualidade e regularidade:** cumprimento rigoroso de itinerários e horários;
 - **Preços competitivos:** propostas alinhadas aos valores de mercado, assegurando vantajosidade e eficiência;
 - **Adoção de medidas de segurança e higiene:** higienização regular dos veículos e observância aos protocolos sanitários;
 - **Flexibilidade e disponibilidade:** capacidade de adequação da frota e horários conforme demanda;
 - **Atendimento às exigências legais e contratuais:** manutenção da regularidade fiscal e trabalhista durante toda a vigência contratual.
 - **Condições da frota:** utilização de veículos em adequadas condições de uso, conservação e desempenho, compatíveis com a natureza dos serviços e com os padrões mínimos de segurança e conforto exigidos pela Administração.
- 5.12. **Da Dinâmica dos Trechos, Alterações e Limites Legais**
- 5.12.2. **Natureza Estimativa das Rotas:** Todos os trechos e quilometragens são estimativos, baseados na possibilidade de três municípios sede (Porto Velho, Ji-Paraná ou Cacoal), para os JOER/PARALÍMPICA; e, somente um trecho para o FERA.
- 5.12.3. **Poder de Alteração e Atualização de Itinerários:** Por razões de interesse público, logística escolar ou segurança dos atletas, a Administração poderá:
- Alterar os pontos de partida, paradas intermediárias ou destinos dos trechos inicialmente previstos;
 - Incluir novos trechos não listados originalmente, desde que vinculados à finalidade dos eventos JOER e FERA;
 - Suprimir trechos caso a demanda de atletas ou a logística da sede escolhida assim o exija.
- 5.12.4. **Da Remuneração em Novos Trechos:** Na ocorrência de inclusão de novos trechos ou alteração de rotas, a remuneração será calculada multiplicando-se o **valor unitário do KM (quilômetro)** ofertado na proposta da contratada pela distância real do novo percurso (medida via ferramentas oficiais de geolocalização ou odômetro), mantendo-se a economia do lance original.
- 5.12.5. **Limites Legais:** Conforme Art. 125 da Lei nº 14.133/2021, a contratada obriga-se a aceitar acréscimos ou supressões de até 25% do valor inicial atualizado do contrato.
6. **LEVANTAMENTO DE MERCADO**
- 6.1. O levantamento de mercado consiste na análise das alternativas possíveis, bem como a justificativa técnica e econômica da escolha do tipo de solução a contratar (art. 18, §1º, V da Lei 14.133/2021).
- 6.2. Após a verificação do objeto demandado e dos requisitos da contratação (apresentados no Item 5), a Comissão de Estudo Preliminar realizou o levantamento de mercado e identificou as seguintes características:
- A contratação em tela possui contratações similares feitas por outros órgãos e entidades públicas, ou seja, não se trata de demanda exclusiva ou estranha para o mercado;
 - Em razão da baixa complexidade da contratação não será necessária a realização da audiência e/ou consulta pública, junto ao mercado para coleta de contribuições;
 - Diante das necessidades apontadas neste estudo, o atendimento à solução exige a contratação de empresa especializada cujo ramo de atividade seja compatível com o objeto pretendido;
 - Foram analisadas contratações similares feitas por outros órgãos e entidades, por meio de consultas a outros editais, com objetivo de identificar a existência de novas metodologias, tecnologias ou inovações que melhor atendessem às necessidades da Administração. Não se observou maiores variações quanto à execução do objeto no que se refere ao papel da empresa a qual se pretende contratar. Assim, a variação se dá pela modalidade de licitação aplicada a cada caso, a depender da permissibilidade normativa;
 - A contratação, objeto do presente Estudo Técnico Preliminar se constitui, no atual cenário, em objeto de frequente aquisição por órgãos públicos, em todas as suas esferas; e
 - Verifica-se a ampla disponibilidade de empresas aptas ao fornecimento dos serviços a serem adquiridos, conforme os requisitos estabelecidos neste documento.

- 6.3. O objetivo principal deste Estudo Técnico Preliminar é analisar e selecionar a solução que melhor atenda às necessidades da Seduc, levando em consideração aspectos legais, técnicos, econômicos da contratação.
- 6.4. A realização de um levantamento de mercado detalhado e bem-estruturado é essencial para assegurar a pretensa contratação, dentro do prazo e orçamento estabelecidos, atendendo assim às necessidades da Seduc. Seguindo os passos e considerações legais e administrativas, o processo pode ser concluído de forma eficiente e conforme as normas vigentes.
- 6.5. O presente levantamento tem por finalidade identificar as soluções disponíveis no mercado para a prestação de serviços de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros, visando atender às demandas dos Jogos Escolares de Rondônia – JOER (Etapa Estadual Paralímpica) e do Festival Estudantil Rondoniense de Artes – FERA (Bandas, Fanfarras e Segmentos).
- 6.6. No que se refere às contratações similares, verifica-se que a demanda por serviços dessa natureza é amplamente atendida por diversos órgãos e entidades da Administração Pública, o que evidencia tratar-se de objeto comum, com elevada disponibilidade de fornecedores capacitados e experientes. A recorrência dessas contratações demonstra a maturidade do mercado e a existência de padrões consolidados de desempenho e qualidade, reforçando a viabilidade técnica e operacional da solução pretendida.
- 6.7. Conforme pesquisa realizada no Portal Nacional de Contratações Públicas (PNCP), identificaram-se contratações análogas conduzidas por diferentes entes públicos, a exemplo: TRIBUNAL SUPERIOR ELEITORAL de Porto Velho/RO, Contrato nº 00039/2024, Pregão - Eletrônico, PNPC; UNIVERSIDADE ESTADUAL DA PARAIBA em João Pessoa/PB, Contrato nº 00014/2025, Pregão - Eletrônico, PNPC; SECRETARIA DE ESTADO DA ADMINISTRACAO de Florianópolis/SC, Ata nº 060901/2025, Pregão - Eletrônico, PNPC; e UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARA de Fortaleza/CE, Contrato nº 00044/2024, Pregão - Eletrônico, PNPC, que evidenciam a recorrência e a oferta desse tipo de serviço no mercado nacional.
- 6.8. Observa-se, ainda, que tais contratações são, em sua maioria, operacionalizadas por meio do Sistema de Registro de Preços (SRP), associado à modalidade Pregão Eletrônico, o que se mostra aderente às características do objeto em análise. Essa modelagem apresenta benefícios relevantes, tais como:
- Flexibilidade para contratação conforme a demanda, sem necessidade de novas licitações para cada etapa ou modalidade.

Agilidade e planejamento na execução, especialmente em eventos programados como o JOER e FERA.

Adequação legal, atendendo aos dispositivos da Lei nº 14.133/2021, especialmente nos artigos relativos ao SRP.
- 6.9. **Da Natureza Não Continuada e Vigência (Art. 105 da Lei 14.133/2021):**
- 6.9.1. Considerando que o transporte escolar e o deslocamento para eventos institucionais calendários (**JOER e FERA**) constituem serviços importantes à atividade-fim da Secretaria de Educação, cuja falta de contratação comprometeria o calendário letivo, a presente contratação é classificada como **Serviço Não Contínuo**. Com fulcro no **art. 105 da Lei nº 14.133/2021**, opta-se pela vigência anual visando a obtenção de preços mais favoráveis e a redução de custos operacionais.
- 6.10. **Da Solução Mais Vantajosa por Quilometragem e Complementos de Controle:**
- 6.10.2. A solução mais vantajosa identificada é a contratação por **quilômetro rodado**, que permite o pagamento efetivo pelo serviço utilizado, mitigando riscos de pagamentos ociosos. Para plena aprovação pelos órgãos de controle, a aferição dar-se-á por meio de planilhas de rotas previamente georreferenciadas e acompanhamento rigoroso da execução, garantindo a transparência exigida.
- 6.10.3. Dessa forma, o levantamento de mercado evidencia não apenas a viabilidade da contratação pretendida, mas também a adequação da modelagem proposta, considerando as práticas consolidadas no âmbito da Administração Pública e as características específicas da demanda em análise.
- 6.10.4. **Da Solução Mais Vantajosa por Quilometragem:**
- 6.10.4.0.1. Dentro das alternativas avaliadas, definiu-se como solução mais vantajosa a contratação por **quilômetro rodado**. Tal escolha visa o pleno atendimento aos princípios da eficiência e da economicidade, pois permite o pagamento proporcional ao uso efetivo, atendendo tanto à logística complexa da **Etapa Paralímpica do JOER** quanto ao transporte de grandes grupos e instrumentos do **FERA**, sem o risco de pagamento por ociosidade. Para fins de auditoria, a fiscalização será robustecida com controles de rotas georreferenciadas e atestes técnicos de execução.
- 6.10.4.0.2. Com base no levantamento realizado, foram identificadas as seguintes alternativas para atendimento da demanda:
- QUADRO COMPARATIVO DE ALTERNATIVAS

Alternativa	Vantagens	Desvantagens
1. Por QUILOMETRO RODADO (SOLUÇÃO ESCOLHIDA)	Pagamento proporcional à execução; máxima economicidade; flexibilidade total de rotas; amparo nos Arts. 105, da Lei 14.133/21.	Dependência das condições das rodovias (risco mitigado por planejamento logístico).
2. Utilização de frota própria da Seduc	Maior controle direto sobre os itinerários e cronogramas.	Frota insuficiente para o volume simultâneo do JOER e FERA; altos custos de manutenção e pessoal.
3. Auxílio-transporte direto às escolas	Agilidade e autonomia na execução local.	Risco elevado de irregularidades na prestação de contas; falta de padronização e segurança.
4. Contratação por DIÁRIA de veículos	Previsibilidade de custos por período contratado.	Risco de pagamento por ociosidade quando o veículo não estiver em trânsito; menor eficiência econômica.
5. Contratação por FRETAMENTO FIXO	Maior previsibilidade contratual e facilidade de planejamento.	Baixa flexibilidade para alterações de rotas; risco de contratar capacidade superior à demanda real.
- 6.10.4.1. **Alternativa 1 - Contratação Empresa Especializada em Serviços de Transporte rodoviário intermunicipal de passageiros, por quilômetro rodado**
- Vantagens: Pagamento proporcional à quilometragem efetivamente executada, garantindo economicidade e transparência. Flexibilidade logística para ajuste de rotas, horários e itinerários conforme as necessidades das delegações. Permite gestão centralizada e fiscalização simplificada pela Seduc, com acompanhamento em tempo real das viagens. Atende integralmente à realidade geográfica de Rondônia, abrangendo todos os municípios com acesso rodoviário.

Desvantagens: Dependência das condições das rodovias estaduais e federais, sujeitas a intempéries e interrupções ocasionais.
- 6.10.4.2. **Alternativa 2 - Utilização de frota própria da Seduc (ônibus e motoristas institucionais)**
- Vantagens: Maior controle direto sobre os itinerários e cronogramas. Integração com a gestão logística institucional.

Desvantagens: Frota existente já comprometida com demandas administrativas e educacionais contínuas da Seduc. Número reduzido de veículos e condutores, insuficiente para cobrir o volume de deslocamentos simultâneos dos eventos JOER e FERA. Sobrecarga operacional e risco de desgaste prematuro da frota. Aumento de custos com combustível, manutenção e diárias de motoristas. Transferência de responsabilidade civil e trabalhista à própria Administração. Inviabilidade de atender rotas múltiplas em todo o Estado.
- 6.10.4.3. **Alternativa 3 - Auxílio-transporte direto às escolas (repasso de recursos)**
- Vantagens: Agilidade e autonomia na execução local. Possibilidade de contratação de prestadores regionais de transporte.

Desvantagens: Fragmentação da gestão e falta de padronização dos serviços. Risco elevado de irregularidades e inconsistências na prestação de contas. Unidades escolares não possuem estrutura técnica para conduzir licitações e fiscalizar contratos. Perda de rastreabilidade e controle central dos recursos. Potencial de sobrepreço e divergência de condições contratuais. Incompatível com as diretrizes de centralização e eficiência da Seduc.
- 6.10.4.4. **Alternativa 4 - Contratação Empresa Especializada em Serviços de Transporte rodoviário intermunicipal de passageiros, por diária de veículos**

- **Vantagens:** Previsibilidade de custos por período contratado. Simplificação da medição contratual (baseada em diárias). Adequado para deslocamentos contínuos e previamente definidos.
- **Desvantagens:** Risco de pagamento por ociosidade, quando não houver utilização integral do veículo no período contratado. Menor aderência à variação real da demanda (rotas e distâncias). Redução da flexibilidade operacional para ajustes dinâmicos. Potencial ineficiência econômica em cenários de uso intermitente.

6.10.4.5. Alternativa 5 - Contratação Empresa Especializada em Serviços de Transporte rodoviário intermunicipal de passageiros, por fretamento fixo

- **Vantagens:** Maior previsibilidade contratual e facilidade de planejamento logístico. Redução de variáveis na execução (rotas e valores previamente definidos). Simplificação da gestão contratual em cenários estáveis.
- **Desvantagens:** Baixa flexibilidade para alterações de rotas e itinerários. Possibilidade de contratação de capacidade superior à demanda real (ineficiência econômica). Dificuldade de adequação a eventos com dinâmica variável, como JOER e FERA. Potencial desvantagem econômica caso a demanda real seja inferior à contratada.

6.11. Conclusão do Levantamento de Mercado

"Diante do exposto, a análise técnica e econômica demonstra que a **Alternativa 1 (Contratação por Quilômetro Rodado)** é a solução que melhor harmoniza a eficiência operacional com a responsabilidade fiscal. Esta modelagem, aliada à natureza não continuada fundamentada nos **art. 105, da Lei nº 14.133/2021**, garante à Seduc a segurança jurídica necessária para a manutenção dos calendários do **JOER e do FERA** ao longo dos exercícios financeiros 2026 e 2027, assegurando que o desembolso público seja rigorosamente proporcional ao serviço prestado. Portanto, resta comprovada a viabilidade e a superioridade desta solução frente às demais alternativas levantadas, atendendo plenamente aos requisitos de transparência e vantajosidade exigidos pela Administração Pública.

7. DESCRIÇÃO DA SOLUÇÃO COMO UM TODO

7.1. Nos termos do inciso VII do §1º do art. 18 da Lei nº 14.133/2021, do art. 9º, inciso IV, da Instrução Normativa SEGES/ME nº 58/2022 e do art. 34, inciso IV, do Decreto Estadual nº 28.874/2024, a presente seção descreve a solução escolhida de forma integrada, considerando os aspectos técnicos, operacionais, econômicos e jurídicos da contratação.

7.2. A solução proposta consiste na **contratação de empresa especializada na prestação de serviços de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros, sob regime de execução por quilômetro rodado**, destinada ao atendimento das demandas logísticas dos Jogos Escolares de Rondônia – JOER (Fase Estadual Paralímpica) e do Festival Estudantil Rondoniense de Artes – FERA (Bandas, Fanfarras e Segmentos), no âmbito da Seduc.

7.3. Conforme demonstrado no levantamento de mercado (Item 6), a referida solução (Alternativa 1) apresenta-se como a mais adequada sob os aspectos técnico, operacional e econômico, em razão da ampla disponibilidade de fornecedores, da flexibilidade logística, da previsibilidade contratual e da aderência ao princípio da economicidade. O modelo de remuneração por quilômetro rodado assegura que os pagamentos estejam diretamente vinculados à execução efetiva dos serviços, evitando dispêndios desnecessários e promovendo maior controle orçamentário.

7.4. O serviço possui natureza não continuada, por destinar-se ao atendimento de eventos institucionais específicos (JOER e FERA), cuja execução ocorre em períodos determinados, embora represente necessidade administrativa recorrente da Seduc.

7.5. O objeto da presente contratação possui natureza de serviço executado sob demanda e vinculado à realização de eventos institucionais específicos, caracterizando-se pela necessidade administrativa recorrente, conforme cronograma oficial dos eventos promovidos pela Seduc.

7.6. A eventual prorrogação contratual observará rigorosamente os requisitos legais aplicáveis, especialmente a demonstração de vantajosidade, manutenção da necessidade administrativa e compatibilidade com a natureza da contratação.

7.7. Após a análise das alternativas disponíveis, foram afastadas as seguintes hipóteses:

- Dispensa de licitação: inaplicável ao caso, em razão da ausência dos pressupostos legais previstos nos arts. 74 e 75 da Lei nº 14.133/2021;
- Inexigibilidade de licitação: não configurada, tendo em vista a existência de pluralidade de fornecedores aptos;
- Adesão a Ata de Registro de Preços: considerada inviável, diante da necessidade de adequação específica da solução às particularidades logísticas dos eventos e da inexistência de atas plenamente compatíveis.

7.8. Dessa forma, definiu-se pela realização de **procedimento licitatório na modalidade Pregão Eletrônico**, com critério de julgamento de **menor preço**, a ser operacionalizado por meio do **Sistema de Registro de Preços (SRP)**, com fundamento no art. 28, inciso I, da Lei nº 14.133/2021 e no art. 116 do Decreto Estadual nº 28.874/2024.

7.9. A adoção do Sistema de Registro de Preços mostra-se adequada diante da impossibilidade de definição precisa e definitiva dos quantitativos efetivamente demandados durante toda a execução dos eventos, considerando:

- I - a variabilidade logística inerente aos deslocamentos intermunicipais;
- II - alterações supervenientes de cronograma;
- III - ajustes de itinerários e quantitativos de participantes;
- IV - necessidade de flexibilidade operacional; e
- V - execução parcelada e sob demanda.

7.10. Do modo de disputa

7.10.1. O certame adotará o modo de disputa aberto, com apresentação de lances públicos e sucessivos, conforme disposto no art. 56, inciso I, da Lei nº 14.133/2021 e na Instrução Normativa SEGES/ME nº 73/2022, considerando o critério de julgamento baseado no menor preço.

7.11. Da Justificativa para Adoção do Sistema de Registro de Preços

7.11.1. O Sistema de Registro de Preços apresenta vantagens operacionais e gerenciais relevantes, dentre as quais se destacam:

- **Flexibilidade na contratação**, permitindo atendimento sob demanda, conforme necessidade real dos eventos;
- **Racionalização processual**, com realização de uma única licitação para múltiplas contratações;
- **Previsibilidade orçamentária**, mediante registro prévio de preços;
- **Agilidade na execução**, por meio da formalização de ordens de serviço específicas;
- **Maior competitividade**, ampliando a participação de fornecedores.

7.11.2. A quantidade mínima por pedido será de 1 (unidade) do quantitativo registrado, enquanto o quantitativo máximo corresponderá ao total registrado na Ata de Registro de Preços para o respectivo objeto. Essa definição permite que a Administração realize solicitações em quaisquer quantidades dentro desse intervalo, conforme necessidade operacional e disponibilidade orçamentária, atendendo ao caráter eventual e sob demanda do SRP. Justifica-se pela necessidade de entregas fracionadas, em conformidade com o Anexo Calendário CEFACEE, assegurando flexibilidade operacional, controle orçamentário, racionalização de custos logísticos, prevenção de contratações desnecessárias e promoção da economicidade e eficiência administrativa.

7.12. Da vigência do contrato

7.12.1. O prazo de vigência da contratação é de até 12 meses, contados da assinatura do instrumento contratual, pelas partes, com execução a partir do recebimento da primeira Ordem de Serviço, com prorrogação, na forma do artigo 105, da Lei nº 14.133 de 2021, desde que comprovado o preço vantajoso e as disposições contidas na Ata de Registro de Preços.

7.12.2. O contrato decorrente da ata de registro de preços terá sua vigência estabelecida em conformidade com as disposições nela contidas.

0.0.1. O instrumento contratual decorre de Ata de Registro de Preços e, uma vez firmado dentro do prazo de validade desta, assume **eficácia e vigência anual autônoma**. Sua duração e prorrogação subsequente reger-se-á estritamente pelas regras dos artigos 105 a 114 da Lei nº 14.133/2021, não ficando adstrito ao prazo de validade da Ata originária.

7.13. Da vigência da Ata de Registro de Preços

7.13.1. O prazo de vigência da ata de registro de preços, contado a partir da publicação do extrato da ata na imprensa oficial, será de 12 (doze) meses, e poderá ser prorrogado, por igual período, desde que comprovado que as condições e o preço permanecem vantajosos, conforme **art. 125**, do Decreto Estadual nº 28.874/2024.

7.13.2. A DETENTORA da ata deverá manifestar, por escrito, seu eventual interesse na prorrogação do ajuste, em prazo não inferior a 90 (noventa) dias do término da sua vigência. A inexistência de pronunciamento, dentro do prazo, dará ensejo à Administração, a seu exclusivo critério, promover nova licitação, descabendo à DETENTORA o direito a qualquer recurso ou indenização.

7.13.3. Em caso de prorrogação da vigência da Ata de Registro de Preços, as quantidades inicialmente registradas poderão ser renovadas, na sua totalidade, independentemente do quantitativo utilizado no período de vigência, não sendo possível cumular com as quantidades não utilizadas.

7.13.4. A Administração não estará obrigada a contratar o serviço, objeto deste Pregão, da DETENTORA de Registro de Preços, uma vez que o mesmo não caracteriza compromisso de contratação, podendo cancelá-lo ou promover licitação específica quando julgar conveniente, nos termos da legislação pertinente, sem que caiba recurso ou qualquer pedido de indenização por parte da DETENTORA.

7.13.5. O ato de prorrogação da vigência da ata deverá indicar expressamente o prazo de prorrogação e o quantitativo renovado.

7.14. **Da Dispensa da Intenção de Registro de Preços (IRP)**

7.14.1. Nos termos dos artigos 117 e 122, inciso IV, do Decreto Estadual nº 28.874/2024, a Intenção de Registro de Preços (IRP) constitui instrumento destinado a possibilitar a participação de outros órgãos e entidades da Administração Pública em futura contratação, por meio do Sistema de Registro de Preços, com vistas à ampliação da competitividade e à obtenção de ganhos de escala.

7.14.2. Entretanto, no caso concreto, a adoção da IRP mostra-se inadequada e desnecessária, em razão das especificidades do objeto e do contexto da contratação.

7.14.3. A restrição à abertura da Intenção de Registro de Preços (IRP) na fase de planejamento inicial justifica-se, exclusivamente, pelo caráter finalístico, pela dotação orçamentária vinculada e pela rigidez do cronograma de execução dos Jogos Escolares de Rondônia (JOER) e do Festival Estudantil Rondoniense de Artes (FERA), ações sob a responsabilidade institucional direta desta Seduc. O exíguo prazo para a instrução processual inviabilizou a abertura de prazo para co-participação de outras pastas no planejamento da demanda originária, sob risco de perecimento do objeto e prejuízo ao calendário escolar.

7.14.4. **A não realização da IRP por razões de prazo e exclusividade da ação educacional não se confunde, sob nenhuma hipótese, com a restrição ao instituto da Adesão Posterior ("Carona"), regulada no item 22 deste instrumento.** Tratam-se de momentos e finalidades completamente distintos:

I - Enquanto a IRP exigiria a fusão prévia de planejamentos e cronogramas (o que tumultuaria o início do certame), a **Adesão Posterior** permite que órgãos com atribuições diversas, mas demandas de transporte congêneres — a exemplo da Secretaria de Estado da Assistência e do Desenvolvimento Social (SEAS) e da Superintendência Estadual da Juventude, Cultura, Esporte e Lazer (SEJUCEL) —, aproveitem a estrutura logística e os preços já registrados por quilômetro para transportar seus respectivos públicos (incluindo pessoas com deficiência ou em vulnerabilidade social).

II - Considerando que o objeto (fretamento rodoviário acessível) é tecnicamente idêntico, independentemente da finalidade institucional do órgão que o utiliza, a permissão para carona futura atende ao princípio da eficiência, **revelando-se injustificável e antieconômica a abertura de novos processos licitatórios na mesma esfera de governo para o exato mesmo escopo contratual**, desde que respeitados os limites legais e a prioridade do calendário da Seduc.

7.14.5. Ademais, a eventual abertura de IRP não resultaria em ganhos relevantes de escala ou economicidade, considerando que:

- o objeto não se caracteriza como demanda comum ou padronizável entre diferentes órgãos;
- os quantitativos estão diretamente vinculados à programação dos eventos JOER e FERA;
- a ampliação artificial da demanda poderia, inclusive, comprometer a precisão do planejamento e a adequação da solução contratual.

7.14.6. Sob o aspecto da eficiência administrativa, a instauração de IRP implicaria dilação indevida do prazo de instrução processual, em razão da necessidade de aguardar manifestações de eventuais órgãos interessados, o que se mostra incompatível com o cronograma dos eventos e com a necessidade de assegurar a contratação tempestiva dos serviços.

7.14.7. Destaca-se, ainda, que a Lei nº 14.133/2021, em seu art. 86, §1º, dispõe expressamente que a divulgação da IRP é dispensável quando o órgão ou entidade gerenciadora for o único contratante, hipótese que se aplica integralmente ao presente caso:

7.14.8. Art. 86 (...) §1º O procedimento previsto no caput deste artigo será dispensável quando o órgão ou entidade gerenciadora for o único contratante.

7.14.9. Dessa forma, considerando que a Seduc será a única beneficiária da contratação, e que o objeto possui natureza específica, vinculada a eventos institucionais próprios, resta devidamente justificada a não realização da Intenção de Registro de Preços (IRP).

7.14.10. Conclui-se, portanto, que a não adoção da IRP encontra respaldo legal e técnico, atendendo aos princípios da eficiência, do planejamento, da economicidade e da razoável duração do processo administrativo, sem prejuízo da competitividade ou da obtenção da proposta mais vantajosa para a Administração.

7.15. **Conclusão da Solução**

7.15.1. Diante do exposto, conclui-se que a solução proposta, **contratação por meio de Pregão Eletrônico, com utilização do Sistema de Registro de Preços e remuneração por quilômetro rodado**, apresenta-se como a alternativa mais eficiente, econômica e adequada para atendimento das necessidades da Administração.

7.15.2. A modelagem adotada assegura flexibilidade operacional, racionalização das contratações, controle gerencial, segurança jurídica e otimização da aplicação dos recursos públicos, permitindo o atendimento das demandas variáveis decorrentes da execução dos eventos institucionais JOER e FERA.

7.15.3. Ademais, a solução encontra-se alinhada aos princípios da legalidade, planejamento, eficiência, economicidade, competitividade e seleção da proposta mais vantajosa para a Administração Pública, nos termos da Lei nº 14.133/2021.

8. **ESTIMATIVA DAS QUANTIDADES A SEREM CONTRATADAS**

8.1. As quantidades estimadas foram definidas com base nas informações formalmente encaminhadas pela GEE ([0065826439](#)), GACE ([0065809960](#)) e Memória de Cálculo ([72180968](#)), em consonância com as necessidades efetivamente identificadas no âmbito da rede estadual de ensino e com os parâmetros institucionais previamente estabelecidos. Para tanto, consideraram-se, como referenciais técnicos, o quantitativo de participantes previstos, o calendário oficial dos eventos, bem como os trechos e rotas definidos pelas áreas técnicas competentes.

8.1.1. **Critério De Estimativa - JOER:** Para fins de balizamento orçamentário e definição do quantitativo máximo estimado para a licitação, adotou-se o cenário de maior impacto logístico dentre as sedes possíveis para realização da Etapa Estadual Paralímpica dos Jogos Escolares de Rondônia – JOER, correspondente ao Município de Porto Velho, cuja quilometragem total estimada é de aproximadamente 9.558,00 km por edição. A adoção desse cenário assegura margem suficiente para o atendimento da demanda, uma vez que representa a hipótese de maior consumo de quilômetros entre as alternativas avaliadas.

8.1.1.1. Para fins de definição do quantitativo a ser registrado na Ata de Registro de Preços, a Administração **não promoverá o registro simultâneo dos três cenários logísticos possíveis para a realização do JOER**. Os cenários correspondentes às possíveis sedes (Porto Velho, Ji-Paraná e Cacoal) foram elaborados exclusivamente para subsidiar o planejamento da contratação e identificar o cenário de maior impacto operacional.

8.1.1.2. Assim, considerando que apenas uma sede será efetivamente escolhida para cada edição do evento, o quantitativo máximo a ser registrado na Ata de Registro de Preços para o JOER corresponde exclusivamente ao cenário de maior impacto logístico, Porto Velho, garantindo saldo contratual suficiente para atendimento da demanda, independentemente da sede que venha a ser definida pela Administração.

8.1.1.3. Durante a execução contratual, a Ordem de Serviço indicará a sede efetivamente escolhida e os respectivos trechos a serem percorridos, sendo o pagamento realizado exclusivamente sobre a quilometragem efetivamente executada.

8.1.2. **Critério De Estimativa - FERA:** Para fins de balizamento orçamentário e garantia de saldo contratual, o **Quantitativo Máximo Estimado, em quilometragem**, para fins de licitação, baseia-se em único cenário, cuja resultante representa o maior impacto logístico (Município Sede: Porto Velho-RO, com percurso total, representando a somatória dos trajetos de ida e volta, com **aproximadamente de – 16.520,00 km por edição**), garantindo que a Administração possua lastro financeiro para realizar o evento.

8.1.3. Dessa forma, os três cenários elaborados para o JOER possuem natureza exclusivamente metodológica e serviram apenas para dimensionamento da necessidade administrativa, não representando quantitativos cumulativos ou independentes para fins de registro de preços.

8.1.4. O quantitativo objeto da licitação corresponde ao cenário de maior impacto logístico, adotado como parâmetro de segurança para o planejamento da contratação, permanecendo a execução condicionada exclusivamente aos percursos efetivamente demandados pela Administração.

8.1.5. Para a consolidação dos quantitativos estimados, foram considerados, de forma integrada e sistematizada, os seguintes parâmetros técnicos e operacionais:

- Quantitativo estimado de participantes, delegações, equipes técnicas, arbitragem, coordenação e apoio operacional;
- Calendário oficial dos eventos e cronograma de execução das etapas;
- Localização geográfica dos municípios participantes; tências médias estimadas entre os municípios de origem e os locais de realização dos eventos;
- Necessidade de deslocamentos de ida, retorno e movimentações complementares;
- Capacidade operacional da frota necessária ao atendimento da demanda;
- Especificidades relacionadas ao transporte de estudantes com deficiência ou mobilidade reduzida;
- Projeções logísticas elaboradas pelas unidades técnicas demandantes; e

VIII - Necessidade de flexibilidade operacional decorrente da dinâmica própria dos eventos institucionais.

8.2. Registra-se que, no decorrer da fase preparatória da contratação, ocorreu fato superveniente relevante ao planejamento inicialmente concebido, formalizado por meio do Ofício 9949 (70485807), do Calendário Oficial JOER (70612319) e do Despacho SEDUC-GEE (71152728), consistente na redefinição do município de Cacoal/RO como cidade-sede das Fases Estadual Infantil, Juvenil e Paralímpica dos Jogos Escolares de Rondônia – JOER.

8.3. A alteração da cidade-sede impactou diretamente a logística operacional inicialmente projetada, repercutindo na redefinição de itinerários, readequação de rotas, redimensionamento da quilometragem estimada, reorganização da frota e atualização dos cenários operacionais utilizados para fins de planejamento da contratação.

8.4. Em razão disso, procedeu-se à revisão técnica dos quantitativos inicialmente estimados no Documento de Formalização de Demanda 318 (0062391656), com a finalidade de assegurar aderência entre a solução contratual planejada e a necessidade administrativa efetivamente verificada após a superveniência dos novos elementos logísticos.

8.5. A revisão quantitativa promovida não caracteriza alteração substancial do objeto originalmente demandado, tampouco modificação da finalidade da contratação, consistindo exclusivamente em adequação técnica da metodologia de mensuração e consolidação dos quantitativos estimados, preservando-se integralmente a natureza do objeto e o interesse público inicialmente identificado.

8.6. Considerando a elevada dinamicidade logística dos eventos JOER e FERA, bem como a possibilidade de ajustes supervenientes de cronogramas, itinerários, quantitativos de participantes e pontos de embarque/desembarque, adotou-se metodologia de estimativa baseada na quilometragem global estimada dos percursos projetados, obtida a partir da consolidação técnica dos deslocamentos previstos para execução contratual.

8.7. A metodologia adotada busca conferir maior estabilidade ao planejamento da contratação, evitando sucessivas revisões documentais decorrentes de alterações operacionais pontuais, além de assegurar maior flexibilidade administrativa, eficiência processual, racionalização da gestão contratual e aderência às necessidades efetivas da Administração.

8.8. Os quantitativos constantes neste Estudo Técnico Preliminar possuem natureza meramente estimativa, destinando-se exclusivamente à formação de preços, dimensionamento da solução, planejamento da futura contratação e definição da expectativa de consumo da Administração, não constituindo obrigação de contratação integral por parte da Administração Pública.

8.9. A execução contratual ocorrerá sob demanda, mediante emissão de Ordens de Serviço específicas, observadas as necessidades efetivamente verificadas durante a realização dos eventos, podendo os quantitativos efetivamente executados sofrer variações para mais ou para menos em relação às estimativas inicialmente projetadas, sem que disso decorra direito subjetivo à execução integral do quantitativo registrado.

8.10. O pagamento à futura contratada ocorrerá exclusivamente em relação à quilometragem efetivamente executada e devidamente atestada pela fiscalização contratual, observando-se os controles operacionais estabelecidos no Termo de Referência, relatórios de execução, registros de itinerário e demais mecanismos de aferição definidos pela Administração.

8.11. A adoção do regime de execução por quilometragem efetivamente realizada apresenta-se como solução tecnicamente adequada e economicamente vantajosa, uma vez que permite correlação direta entre a despesa pública e a efetiva prestação do serviço, mitigando riscos de pagamento por ociosidade, superdimensionamento contratual ou utilização ineficiente dos recursos públicos.

8.12. A estimativa quantitativa foi construída considerando cenários operacionais projetados com base na experiência administrativa acumulada em edições anteriores dos eventos, nas projeções encaminhadas pelas unidades técnicas responsáveis e nas particularidades geográficas e logísticas do Estado de Rondônia.

8.13. Adicionalmente, a Administração considerou, para fins de dimensionamento da solução, margens operacionais mínimas necessárias à mitigação de riscos logísticos, prevenção de descontinuidade da prestação dos serviços, atendimento de eventuais ajustes operacionais supervenientes e garantia da adequada execução dos deslocamentos programados.

8.14. Dessa forma, os quantitativos estimados demonstram-se compatíveis com a necessidade administrativa identificada, observando os princípios do planejamento, eficiência, economicidade, razoabilidade, proporcionalidade, motivação e interesse público, em conformidade com o art. 18 da Lei nº 14.133/2021.

8.15. **Critério adotado para definição da quilometragem estimada:**

8.15.1. Para fins de estimativa quantitativa, foram simulados três cenários logísticos distintos, correspondentes às possíveis sedes para a realização da Fase Estadual Paralímpica dos Jogos Escolares de Rondônia – JOER (Porto Velho, Ji-Paraná e Cacoal). Embora, para a edição de 2026, o município de Cacoal tenha sido definido como cidade-sede, com 7.413,00 km, a elaboração dos três cenários mostra-se necessária para subsidiar o planejamento da contratação, considerando que, em eventual prorrogação contratual para atendimento da edição de 2027, a Administração poderá redefinir a cidade-sede, conforme necessidade administrativa devidamente justificada. A elaboração desses cenários teve por finalidade identificar a demanda potencial máxima de deslocamentos, permitindo estimar, de forma abrangente, a necessidade administrativa e subsidiar o planejamento da contratação. Considerando que, para cada edição do evento, apenas um município será efetivamente definido como sede, os cenários possuem natureza exclusivamente metodológica, não representando quantitativos cumulativos ou independentes para fins de registro de preços.

8.15.1.1. A quilometragem total estimada para realização da Fase Estadual dos Jogos Escolares de Rondônia – JOER (Natureza Paralímpica), para fins de licitação, considera exclusivamente o cenário de maior impacto logístico, correspondente ao Município de Porto Velho, por representar a maior quilometragem dentre as sedes avaliadas. Entretanto, a quilometragem efetivamente paga será vinculada exclusivamente à sede escolhida para o evento, conforme os trechos definidos para a respectiva localidade.

8.15.2. Para fins de estimativa quantitativa do Festival Estudantil Rondoniense de Artes – FERA, a simulação considera um único cenário logístico, correspondente ao Município de Porto Velho, por se tratar da única sede prevista para o evento. Considerando que, até o presente momento, não há previsão de alteração dessa definição em eventual prorrogação contratual, a estimativa foi elaborada exclusivamente com base nesse cenário.

8.15.3. Para fins de composição da estimativa da contratação, a memória de cálculo contemplou os três cenários logísticos simulados para o JOER, exclusivamente para subsidiar o planejamento da contratação e identificar o cenário de maior impacto operacional. Contudo, para fins de registro na Ata de Registro de Preços, foi adotado exclusivamente o quantitativo correspondente ao cenário de maior impacto logístico (Porto Velho), enquanto, para o FERA, foi considerado o único cenário logístico existente, conforme memória de cálculo apresentada.

8.16. **Da memória de cálculo:**

8.16.1. A estimativa preliminar do valor da contratação foi elaborada com base em pesquisa de preços realizada mediante consulta ao Portal Nacional de Contratações Públicas – PNCP, Painel de Preços, contratos similares celebrados por outros órgãos públicos e cotações de mercado, observando-se os parâmetros previstos no art. 23 da Lei nº 14.133/2021.

8.16.2. Para fins de formação da estimativa de preços, foram considerados:

- o quantitativo global estimado de quilômetros;
- a composição dos custos operacionais do transporte rodoviário intermunicipal de passageiros;
- as especificidades geográficas e logísticas do Estado de Rondônia;
- a necessidade de veículos adaptados e compatíveis com as exigências operacionais da contratação; e
- os custos indiretos relacionados à execução contratual, incluindo manutenção, combustível, tributos, seguros e encargos operacionais.

8.16.3. A memória de cálculo detalhada e os documentos que subsidiaram a pesquisa de preços integram os autos do processo administrativo, servindo de referência para análise da vantajosidade das propostas a serem apresentadas no certame.

8.16.4. Os quantitativos estimados encontram-se consolidados nos quadros demonstrativos abaixo:

JOGOS ESCOLARES DE RONDÔNIA – ETAPA ESTADUAL - PARALÍMPICA  Memória de Cálculo – 3 Sedes – 27 Trechos -							
 SEDE 1: PORTO VELHO (9 Trechos)							
ITEM	Trechos	Regional / Origem	Itinerário Oficial (Ida e Volta)	Qtd. Ônibus	ÔnibusKm(Ida/Volta)	Total da FrotaKm(Ida/Volta)	Quilometragem Total Base de Contratação -JOER
1	01	Centro	Espigão D'Oeste / Cacoal / Porto Velho / Cacoal / Espigão	2	1.104,00	2.208,00	9.558,00
	02	Centro Oeste	Ji-Paraná / Ouro Preto / Porto Velho / Ouro Preto / Ji-Paraná	1	736,00	736,00	
	03	Cone Sul	Cerejeiras / Colorado / Vilhena / Corumbiara / PVH / ... / Cerejeiras	1	1.656,00	1.656,00	

04	Metropolitana	Distrito de Jaci-Paraná / Porto Velho / Distrito de Jaci-Paraná	1	204,00	204,00		
05	Norte	Buritís / Ariqueemes / Itapuã / Porto Velho / ... / Buritís	2	702,00	1.404,00		
06	Zona da Mata	Rolim de Moura / Porto Velho / Rolim de Moura	1	986,00	986,00		
07	Mamoré	Guajará-Mirim / Nova Mamoré / Porto Velho / ... / Guajará-Mirim	1	678,00	678,00		
08	Noroeste	Jaru / Porto Velho / Jaru	1	604,00	604,00		
09	Guaporé	São Francisco / Seringueiras / Porto Velho / ... / São Francisco	1	1.082,00	1.082,00		
-	SUBTOTAL SEDE	—	11	—	9.558,00		
 SEDE 2: JI-PARANÁ (9 Trechos)							
10	Centro	Espigão D'Oeste / Cacoal / Ji-Paraná / Cacoal / Espigão	2	340,00	680,00		
11	Centro Oeste	Ouro Preto do Oeste / Ji-Paraná / Ouro Preto do Oeste	1	80,00	80,00		
12	Cone Sul	Cerejeiras / Colorado / Vilhena / Ji-Paraná / ... / Cerejeiras	1	912,00	912,00		
13	Metropolitana	Dist. Jaci-Paraná / PVH / Itapuã / Ji-Paraná / ... / Jaci-Paraná	2	860,00	1.720,00		
14	Norte	Buritís / Ariqueemes / Ji-Paraná / Ariqueemes / Buritís	2	680,00	1.360,00		
15	Zona da Mata	Rolim de Moura / Ji-Paraná / Rolim de Moura	1	280,00	280,00		
16	Mamoré	Guajará-Mirim / Nova Mamoré / Ji-Paraná / ... / Guajará	1	1.400,00	1.400,00		
17	Noroeste	Jaru / Ji-Paraná / Jaru	1	180,00	180,00		
18	Guaporé	São Francisco / Seringueiras / Ji-Paraná / ... / São Francisco	1	520,00	520,00		
-	SUBTOTAL SEDE	—	12	—	7.132,00		
 SEDE 3: CACOAL (9 Trechos)							
19	Centro	Espigão D'Oeste / Cacoal / Espigão D'Oeste	1	125,00	125,00		
20	Centro Oeste	Ouro Preto do Oeste / Ji-Paraná / Cacoal / Ji-Paraná / Ouro Preto	1	296,00	296,00		
21	Cone Sul	Cerejeiras / Colorado / Vilhena / Cacoal / ... / Cerejeiras	1	706,00	706,00		
22	Metropolitana	Dist. Jaci-Paraná / PVH / Itapuã / Cacoal / ... / Jaci-Paraná	2	1.144,00	2.288,00		
23	Norte	Buritís / Ariqueemes / Cacoal / Ariqueemes / Buritís	2	824,00	1.648,00		
24	Zona da Mata	Rolim de Moura / Cacoal / Rolim de Moura (Arredondado)	1	128,00	128,00		
25	Mamoré	Guajará-Mirim / Nova Mamoré / Cacoal / ... / Guajará-Mirim	1	1.250,00	1.250,00		
26	Noroeste	Jaru / Cacoal / Jaru	1	380,00	380,00		
27	Guaporé	São Francisco / Seringueiras / Cacoal / ... / São Francisco	1	592,00	592,00		
-	SUBTOTAL SEDE	—	11	—	7.413,00		
FESTIVAL ESTUDANTIL RONDONIENSE DE ARTES - FERA – ETAPA ESTADUAL - BANDAS E FANFARRAS/SEGMENTOS							
 Memória de Cálculo – 1 Sede - 8 Trechos (Ida/Volta)							
 SEDE ÚNICA: PORTO VELHO							
ITEM	Trechos	Regional / Origem	Itinerário Oficial (Ida e Volta)	Qtd. Ônibus	Ônibus) Km (Ida/Volta)	Total da Frota Km (Ida/Volta)	Quilometragem Total Base de Contratação FERA
1	28	Centro	ALTA FLORESTA DO OESTE / PORTO VELHO / ALTA FLORESTA DO ESTE	1	1.078	1.078	16.520,00

29	Centro Oeste	CEREJEIRAS / PORTO VELHO / CEREJEIRAS	3	1.620	4.860
30	Cone Sul	GUAJARÁ MIRIM / PORTO VELHO / GUAJARÁ MIRIM	3	676	2.028
31	Metropolitana	JÍ-PARANÁ / PORTO VELHO / JÍ-PARANÁ	2	766	1.532
32	Norte	ROLIM DE MOURA / PORTO VELHO / ROLIM DE MOURA	2	986	1.972
33	Zona da Mata	VILHENA / PORTO VELHO / VILHENA	1	1.434	1.434
34	Mamoré	EXTREMA / PORTO VELHO / EXTREMA	1	676	676
35	Noroeste	CACOAL / PORTO VELHO / CACOAL	3	980	2.940
-	SUBTOTAL SEDE	—	16		16.520,00

8.16.5. Os quantitativos acima possuem natureza estimativa, elaborados exclusivamente para fins de planejamento da contratação, formação de preços e dimensionamento da solução, podendo sofrer variações decorrentes de ajustes logísticos, alterações de itinerários, adequações operacionais, quantitativos efetivos de participantes e demais situações supervenientes verificadas durante a execução dos eventos, sem que isso implique obrigação de consumo integral por parte da Administração.

8.16.6. Entretanto, para fins de composição da estimativa da contratação, a memória de cálculo contemplou os três cenários logísticos simulados para o JOER, exclusivamente para subsidiar o planejamento da contratação e identificar o cenário de maior impacto operacional. A elaboração da memória de cálculo considerou, de forma individualizada, cada um dos três cenários possíveis de realização do evento, permitindo à Administração comparar os impactos logísticos decorrentes de cada alternativa de sede. Para fins de registro na Ata de Registro de Preços, entretanto, foi adotado exclusivamente o quantitativo correspondente ao cenário de maior impacto logístico (Porto Velho), enquanto, para o FERA, foi considerado o único cenário logístico existente, conforme memória de cálculo apresentada:

Total = Distância X Quantidade de ônibus

8.16.7. No processo de consolidação da memória de cálculo e padronização dos quantitativos, procedeu-se ao arredondamento técnico da quilometragem referente ao Item 24 (Sede Cacoal – Regional Zona da Mata), ajustando-se o valor originalmente apurado de 127,60 km para 128,00 km, com a finalidade de eliminar frações decimais no trecho e conferir maior uniformidade operacional aos registros quantitativos.

8.16.8. O ajuste promovido resultou em acréscimo residual de 0,40 km ao quantitativo anteriormente consolidado, sem impacto material na modelagem econômica da contratação, na composição dos custos estimados ou na competitividade do certame, mantendo-se integralmente preservada a proporcionalidade da estimativa originalmente projetada.

8.16.9. Após a atualização da memória de cálculo, o subtotal correspondente ao Município de Cacoal, definido como cidade-sede da Fase Estadual Paralímpica do JOER para a edição de 2026, passou a totalizar 7.413,00 km. Considerando os três cenários logísticos simulados para a realização do evento (Porto Velho, Ji-Paraná e Cacoal), a memória de cálculo totaliza 24.103,00 km, resultado da soma dos três cenários logísticos simulados para o JOER (Porto Velho, Ji-Paraná e Cacoal), elaborados exclusivamente para fins de comparação técnica e dimensionamento da necessidade administrativa.

8.16.10. Destarte, para o JOER, em observância aos critérios definidos neste Estudo Técnico Preliminar, o quantitativo máximo a ser registrado para fins de licitação corresponde exclusivamente ao cenário de maior impacto logístico, representado pelo Município de Porto Velho, cuja quilometragem estimada é de **9.558,00 km**, por representar a hipótese de maior consumo de quilômetros dentre as sedes avaliadas. Os cenários correspondentes aos Municípios de Ji-Paraná e Cacoal possuem finalidade exclusivamente metodológica, sendo utilizados apenas para subsidiar o planejamento da contratação e possibilitar eventual adequação da execução contratual caso, em futura edição do evento, haja alteração da cidade-sede.

8.16.11. No que se refere à memória de cálculo, inerente ao item 2 - FERA, com sede em Porto Velho, cuja quilometragem total estimada corresponde a 16.520,00 km, representando o percurso global projetado para o evento e mantendo compatibilidade com as edições imediatamente anteriores.

8.16.12. Dessa forma, a estimativa consolidada de cada item ou evento, demonstra-se tecnicamente fundamentada, metodologicamente rastreável e compatível com as necessidades operacionais da Administração, observando os princípios do planejamento, eficiência, economicidade, razoabilidade e interesse público, nos termos da Lei nº 14.133/2021.

8.16.13. Conclui-se, portanto, que os quantitativos estimados refletem adequadamente os cenários logísticos projetados para a execução dos eventos JOER e FERA, observada, para fins de registro de preços, a adoção exclusiva do cenário de maior impacto logístico do JOER e do único cenário previsto para o FERA. Dessa forma, restam asseguradas a segurança jurídica, a previsibilidade administrativa, a adequada formação de preços e a compatibilidade entre a solução contratual pretendida e a necessidade administrativa identificada pela Seduc.

9. ESTIMATIVA DO VALOR DA CONTRATAÇÃO

9.1. Considerando que nos processos de contratação pública regidos pela Lei Federal 14.133/21 será necessária a realização de duas etapas de pesquisa de preços.

9.2. Na etapa inicial do processo, durante a elaboração do Estudo Técnico Preliminar, teremos uma pesquisa de preços preliminar e menos aprofundada, com o objetivo de selecionar a melhor solução para suprir a necessidade da Administração e analisar a viabilidade econômica de sua contratação.

9.3. Posteriormente, na segunda fase, mais adiante no Termo de Referência, teremos a pesquisa de preços mais detalhada, com observância ao disposto no art. 23 da nova lei de licitações e contratos, que vai gerar o orçamento estimativo para a futura contratação.

9.4. A estimativa do valor da presente contratação foi elaborada em observância ao disposto no art. 23 da Lei nº 14.133/2021, no Decreto Estadual nº 28.874/2024 e na Instrução Normativa SEGES/ME nº 65/2021, considerando parâmetros técnicos, mercadológicos e operacionais compatíveis com a natureza do objeto pretendido, consistente na contratação de empresa especializada na prestação de serviços de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros, por quilometragem rodada, destinados ao atendimento das demandas institucionais da Seduc, no âmbito da realização dos eventos JOER – Etapa Estadual Paralímpica e FERA – Etapa Estadual.

9.5. A metodologia inicialmente estruturada por trechos individualizados foi revisada pela Administração para adoção do critério de quilometragem global estimada, considerando a necessidade de conferir maior flexibilidade operacional, estabilidade documental e racionalização administrativa ao procedimento de contratação.

9.6. Tal adequação decorre do fato de que eventuais alterações supervenientes relacionadas às sedes dos eventos, redefinições logísticas, ajustes de itinerários ou mudanças de rotas poderiam implicar sucessivas alterações no Estudo Técnico Preliminar, Termo de Referência, memória de cálculo, pesquisa mercadológica e demais atos preparatórios da contratação, ocasionando retrabalho administrativo, risco de inconsistências processuais e comprometimento da celeridade necessária à execução do calendário institucional da Seduc.

9.7. Nesse contexto, a adoção da metodologia baseada em quilometragem global estimada permite que futuras adequações operacionais sejam absorvidas sem necessidade de refazimento substancial dos trâmites administrativos da contratação, assegurando maior eficiência administrativa, segurança jurídica, padronização documental, continuidade do interesse público e aderência à dinâmica operacional dos eventos educacionais promovidos pela Secretaria.

9.8. A composição da estimativa considerou, de forma integrada, os seguintes elementos:

- I - Levantamento de contratações similares realizadas por outros órgãos e entidades da Administração Pública, mediante consultas ao Portal Nacional de Contratações Públicas (PNCP), bem como a Atas de Registro de Preços vigentes;
- II - Análise de preços praticados no mercado, considerando a especificidade geográfica do Estado de Rondônia e as características operacionais do transporte intermunicipal de passageiros;
- III - Dados consolidados constantes do **Quadro Comparativo de Preços (72949314)**, elaborado com base em múltiplas fontes de pesquisa; e
- IV - Informações técnicas e mercadológicas constantes do **Despacho (72976965)**, elaborado pela Gerência de Cotação de Preços - GCP, o qual evidencia que a pesquisa de preços foi realizada com base em:
 - a) consultas ao Banco de Preços;

- b) levantamento no Portal Nacional de Contratações Públicas (PNCP);
- c) análise de Atas de Registro de Preços vigentes (ARP nº 016/2026, nº 18/2026 e nº 72/2025); e
- d) pesquisa direta com fornecedores, ainda que com retorno parcial do mercado.

9.9. Conforme demonstrado no **Quadro Comparativo de Preços (72949314)**, adotou-se o critério do valor médio estimado como parâmetro de precificação da contratação, considerando:

- coeficiente de variação reduzido;
- maior representatividade do mercado;
- mitigação de distorções extremas;
- aderência aos princípios da razoabilidade, economicidade e vantajosidade da contratação pública.

9.10. Para fins de dimensionamento econômico-financeiro da solução, foram considerados os quantitativos globais estimados constantes do Estudo Técnico Preliminar, elaborados com base nas informações técnicas encaminhadas pela Gerência de Esporte Escolar – GEE e pela Gerência de Arte e Cultura Escolar – GACE, observando o Calendário Oficial CEFACEE, o Regulamento Geral do JOER e o Projeto Pedagógico do FERA.

9.11. Assim, a presente contratação observará os seguintes quantitativos máximos estimados por quilometragem global:

Evento	Tipo de veículo	Quilometragem global estimada	Valor Unitário Estimado (R\$/km)	Valor Total Estimado	
I	JOER – Etapa Estadual Paralímpica	Ônibus rodoviário adaptado	9.558,00	14,36	R\$ 137.252,88
II	FERA – Etapa Estadual	Ônibus rodoviário	16.520,00 km	14,36	R\$ 237.227,20
	VALOR GLOBAL ESTIMADO	-	26.078,00 km	-	R\$ 374.480,08

9.12. Os valores unitários estimados por quilometragem foram obtidos a partir da consolidação das pesquisas mercadológicas constantes do **Quadro Comparativo de Preços (72949314)**, elaborado com fundamento em consultas ao Banco de Preços, Portal Nacional de Contratações Públicas – PNCP, Atas de Registro de Preços vigentes e pesquisa direta com fornecedores, conforme detalhamento constante do Despacho da Gerência de Cotação de Preços – GCP (72976965), adotando-se o critério do valor médio estimado em razão da maior representatividade do mercado, reduzido coeficiente de variação e mitigação de distorções extremas, em conformidade com a Instrução Normativa SEGES/ME nº 65/2021 e com o art. 23 da Lei nº 14.133/2021.

9.12.1. Para definição do valor estimado da contratação, utilizou-se como parâmetro a média aritmética simples dos valores médios unitários por quilômetro constantes no quadro comparativo de preços, obtidos a partir de pesquisa mercadológica realizada junto a Banco de Preços, Atas de Registro de Preços vigentes, contratações similares e demais referenciais de mercado aplicáveis ao objeto.

9.12.2. Os valores globais estimados foram obtidos mediante a multiplicação do valor médio unitário pela quilometragem total estimada de cada item, observando-se a memória de cálculo consolidada no **Quadro Comparativo de Preços (72949314)**, constante nos autos do processo administrativo.

9.12.3. A estimativa financeira contempla todos os custos diretos e indiretos necessários à plena execução contratual, incluindo combustível, manutenção preventiva e corretiva, motoristas, tributos, seguros, encargos trabalhistas, alimentação, hospedagem, pedágios, substituição emergencial de veículos, atendimento operacional contínuo e demais despesas inerentes à adequada prestação dos serviços, em conformidade com os requisitos técnicos definidos no Documento de Formalização de Demanda – DFD.

9.12.4. Destaca-se que o modelo de remuneração por quilometragem efetivamente executada revela-se mais compatível com a natureza variável da demanda administrativa, assegurando maior precisão na execução orçamentária e vinculando os pagamentos à efetiva utilização dos serviços, em observância aos princípios da eficiência, economicidade, planejamento, motivação e supremacia do interesse público, previstos na Constituição Federal e na Lei nº 14.133/2021.

9.12.5. Ressalta-se que os quantitativos previstos possuem natureza meramente estimativa, não gerando obrigação de execução integral pela Administração Pública. Assim, a remuneração da futura contratada ocorrerá exclusivamente sobre a quilometragem efetivamente executada, devidamente comprovada e atestada pela fiscalização contratual.

9.12.6. **A presente estimativa possui caráter paramétrico e preliminar, destinando-se a subsidiar a fase de planejamento da contratação, sem prejuízo de posterior refinamento dos valores por ocasião da elaboração do Termo de Referência e da realização da pesquisa de preços definitiva pela Superintendência Estadual de Compras e Licitações – SUPEL.**

9.12.7. Adicionalmente, a adoção da metodologia baseada em quilometragem global estimada reduz riscos de descontinuidade contratual decorrentes de alterações logísticas supervenientes, fortalece a governança da contratação, amplia a previsibilidade administrativa e assegura maior aderência entre a solução contratada e a dinâmica operacional dos eventos educacionais promovidos pela Seduc, especialmente diante da abrangência territorial das ações institucionais, que alcançam os 52 municípios do Estado de Rondônia e mobilizam estudantes, atletas, artistas, técnicos, dirigentes e equipes de apoio em todas as regiões administrativas.

ITEM	CATSER	DETALHAMENTO DO OBJETO	UNIDADE DE MEDIDA	QUANTIDADE TOTAL DE KM	VALOR UNITÁRIO ESTIMADO (R\$)	VALOR TOTAL ESTIMADO (R\$)
ÔNIBUS ADAPTADO - JOER – ETAPA ESTADUAL PARALIMPICA						
1	25089	Prestação de serviço de transporte de passageiros em veículo automotor tipo ônibus, adaptados com plataforma elevatória veicular ou rampa de acesso (lateral ou traseira), com as seguintes especificações técnicas mínimas: Capacidade mínima: 42 (quarenta e dois) passageiros sentados, além do motorista; Categoria: Veículo classificado como ônibus rodoviário, apto para viagens de curta, média e longa distância; Conforto: Poltronas estofadas em tecidos, reclináveis, com cinto de segurança individual e ergonomia adequada ao transporte de passageiros; Climatização: Equipado com sistema de ar-condicionado em pleno funcionamento, capaz de manter temperatura interna adequada durante todo o trajeto; Sanitário: Banheiro químico (bwc) interno, higienizado e com pleno funcionamento, disponível para uso dos passageiros durante as viagens; Motorista: Profissional habilitado na categoria exigida pela legislação vigente, com CNH atualizada, experiência comprovada na condução de veículos de transporte coletivo e postura compatível com o atendimento ao público; Serviço de bordo: Disponibilização de frigobar para que possa ser abastecido com água mineral a ser refrigerada e consumida pelos passageiros no tempo estimado de viagem; Segurança: Veículo devidamente licenciado, com todos os equipamentos obrigatórios exigidos pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB), incluindo extintor de incêndio, triângulo de sinalização, kit de primeiros socorros, estepe, chave de roda, macaco, e luzes sinalizadoras em perfeito estado de funcionamento; Manutenção e conservação: Veículo em ótimo estado mecânico e estrutural, com pneus em boas condições, limpeza interna e externa adequada, ausência de danos visuais ou estruturais, e documentação em dia; Seguro: Cobertura de seguro total contra terceiros e para passageiros transportados, durante todo o período de contratação e trajeto. Acessibilidade: Garantir normas de acessibilidade (Sinmetro/ANTT) para PCD, conforme a Resolução nº 6.033/2023.	Km	9.558,00	R\$ 14,36	R\$ 137.252,88

		Itens Acessórios: frigobar, água, bagageiro (porta malas) sob piso, bagageiro interno de teto tipo prateleira (porta valise). Observações complementares: O serviço deverá incluir todos os custos operacionais, tais como motorista, alimentação, hospedagem, combustível, manutenção, pedágios, taxas e seguro, não sendo permitida a cobrança de quaisquer valores adicionais; A quilometragem a ser considerada será a efetivamente percorrida no trajeto (ida e volta), com base nos deslocamentos autorizados pela Administração; O embarque e desembarque ocorrerão nos locais e horários previamente definidos pelo contratante; Ano do veículo não superior a 18 (dezoito) anos.				
ÔNIBUS - FERA – ETAPA ESTADUAL						
2	25089	Prestação de serviço de transporte de passageiros em veículo automotor tipo ônibus, com as seguintes especificações técnicas mínimas: Capacidade mínima: 42 (quarenta e dois) passageiros sentados, além do motorista; Categoria: Veículo classificado como ônibus rodoviário, apto para viagens de curta, média e longa distância; Conforto: Poltronas estofadas em tecidos, reclináveis, com cinto de segurança individual e ergonomia adequada ao transporte de passageiros; Climatização: Equipado com sistema de ar-condicionado em pleno funcionamento, capaz de manter temperatura interna adequada durante todo o trajeto; Sanitário: Banheiro químico (bwc) interno, higienizado e com pleno funcionamento, disponível para uso dos passageiros durante as viagens; Motorista: Profissional habilitado na categoria exigida pela legislação vigente, com CNH atualizada, experiência comprovada na condução de veículos de transporte coletivo e postura compatível com o atendimento ao público; Segurança: Veículo devidamente licenciado, com todos os equipamentos obrigatórios exigidos pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB), incluindo extintor de incêndio, triângulo de sinalização, kit de primeiros socorros, estepe, chave de roda, macaco, e luzes sinalizadoras em perfeito estado de funcionamento; Manutenção e conservação: Veículo em ótimo estado mecânico e estrutural, com pneus em boas condições, limpeza interna e externa adequada, ausência de danos visuais ou estruturais, e documentação em dia; Seguro: Cobertura de seguro total contra terceiros e para passageiros transportados, durante todo o período de contratação e trajeto. Itens Acessórios: frigobar, água, bagageiro (porta malas) sob piso, bagageiro interno de teto tipo prateleira (porta valise). Observações complementares: O serviço deverá incluir todos os custos operacionais, tais como motorista, alimentação, hospedagem, combustível, manutenção, pedágios, taxas e seguro, não sendo permitida a cobrança de quaisquer valores adicionais; A quilometragem a ser considerada será a efetivamente percorrida no trajeto (ida e volta), com base nos deslocamentos autorizados pela Administração; O embarque e desembarque ocorrerão nos locais e horários previamente definidos pelo contratante; Ano do veículo não superior a 18 (dezoito) anos.	Km	16.520,00	R\$ 14,36	R\$ 237.227,20

9.12.8. Dessa forma, o valor estimado da presente contratação corresponde ao montante global de **R\$ 374.480,08 (trezentos e setenta e quatro mil, quatrocentos e oitenta reais e oito centavos), em estrita harmonia com o Quadro Comparativo de Preços (72949314).**

9.12.9. A correta definição dos preços referenciais é essencial para assegurar a viabilidade e a competitividade do processo de contratação, possibilitando que a organização obtenha a melhor proposta em termos de qualidade e custo-benefício. Dessa forma, o resultado deste levantamento servirá como base para a formulação da justificativa de preço, fundamentando as decisões estratégicas no âmbito do planejamento da contratação.

9.13. O Tribunal de Contas da União (TCU) reconhece que a estimativa inicial de preços no ETP pode ser superficial, visto que essa fase se caracteriza pelo levantamento preliminar de informações, que posteriormente podem ser aprofundadas durante a elaboração do Termo de Referência (TR) ou do Projeto Básico (PB). Essa abordagem permite que a administração pública refine os parâmetros de contratação, evitando imprecisões que possam comprometer a competitividade do certame ou a adequação dos preços praticados no mercado.

9.14. Além disso, os modelos referenciais do TCU indicam que a estimativa de preços no ETP tem caráter indicativo e não vinculante, servindo como um primeiro balizamento para orientar a viabilidade da contratação. O aprofundamento dessa estimativa ocorre nas fases subsequentes, por meio de pesquisas de mercado mais detalhadas, comparação com contratações similares e outros métodos estabelecidos pela legislação vigente, como a Lei nº 14.133/2021.

9.15. Considerando a importância do cumprimento dessas etapas, o refinamento dos valores e ajustes necessários serão realizados no momento da contratação, visando assegurar que os custos estejam adequadamente alinhados às necessidades e às especificidades do objeto contratado, sem comprometer a qualidade e a eficiência da execução.

9.16. Reitera-se que as estimativas preliminares dos preços dos itens a contratar, feitas com base no levantamento de mercado e na quantidade estimada, no intuito de apoiar a análise de viabilidade da contratação, é ser devidamente refinadas e/ou complementadas nas etapas posteriores, em especial, quando da elaboração do Termo de Referência. Portanto, necessário se fazer ressaltar, que os valores apurados são estimativas do valor a ser contratado, todavia, não devem ser interpretados como um valor definitivo.

10. JUSTIFICATIVA PARA O PARCELAMENTO OU NÃO DA SOLUÇÃO

10.1. Nos termos do art. 47 da Lei Federal nº 14.133/2021, as licitações devem observar o princípio do parcelamento do objeto sempre que técnica e economicamente viável. Contudo, o §1º do referido artigo e o princípio da eficiência administrativa estabelecem que a divisão deve ser evitada quando implicar perda de economia de escala ou prejuízo à gestão contratual. No caso em análise, procedeu-se à organização da solução por **Itens Individualizados**, conforme a natureza do veículo (Item 1 – Ônibus Convencional; Item 2 – Ônibus Adaptado), optando-se pelo **não parcelamento em lotes geográficos ou regionais**, pelas razões expostas a seguir:

10.1.1. **Natureza Específica e Especialização dos Serviços** - A separação do objeto por itens de veículos (convencional vs. adaptado) já cumpre o objetivo de ampliar a competitividade. Essa modelagem garante que empresas especializadas em transporte acessível participem da disputa em igualdade de condições, sem que o item de maior complexidade técnica (adaptado) fique restrito a grandes grupos que dominariam lotes geográficos inteiros. Além disso, juridicamente, o parcelamento em lotes seria inadequado nesta estrutura, dado que não se justifica a criação de lotes compostos por um único item repetido, o que apenas fragmentaria o contrato sem ganho técnico.

10.1.2. **Economia de Escala e Vantajoso Preço por Quilometragem** - A contratação é mensurada por quilômetro rodado. Ao licitar a **quilometragem total estimada** do Estado em um item único para cada tipo de veículo, a Administração potencializa a economia de escala (art. 40, § 3º, II, da Lei 14.133/2021). Isso permite que os licitantes diluam custos fixos (seguros, manutenção, reserva técnica e mobilização) sobre um volume maior de serviço, resultando em um **preço unitário por quilômetro inferior** ao que seria obtido em lotes menores, onde os custos de mobilização tornariam as propostas proporcionalmente mais caras.

10.1.3. **Unicidade Logística e Sincronização Operacional** - A execução dos serviços para a Fase Estadual do JOER e para a FERA exige coordenação centralizada. Os deslocamentos convergem para datas e horários rígidos de abertura e encerramento dos eventos. A fragmentação em múltiplos lotes e diferentes fornecedores aumentaria o risco de falhas de sincronização, comprometendo a logística de alojamento e o cronograma oficial. A concentração em um único prestador por tipo de veículo garante um canal único de responsabilidade e maior agilidade em casos de substituição de veículos ou ajustes de rota.

10.1.4. **Eficiência Administrativa e Padronização** - O parcelamento em diversos lotes implicaria na multiplicação de contratos e ordens de serviço, elevando os custos administrativos de fiscalização que a Administração teria que suportar. Ademais, a modelagem por item único assegura a **padronização tarifária e de qualidade**; garante-se que a Administração pague o mesmo valor por quilômetro em todo o Estado, evitando que certas regiões tenham custos de transporte superiores a outras para serviços de idênticas características.

10.1.5. **Mitigação do Risco de Fracasso do Certame** - O parcelamento geográfico poderia tornar certas rotas ou localidades menos atraentes comercialmente devido à logística de deslocamento de frota para regiões remotas, resultando em lotes desertos. A modelagem por itens globais (por tipo de veículo) garante que o interesse comercial recaia sobre o volume total da prestação, assegurando que todas as delegações, independentemente da origem, sejam atendidas por empresas com robusta capacidade operacional.

10.1.6. Dessa forma, conclui-se que o objeto foi parcelado na medida técnica e economicamente adequada ao ser dividido por **itens de especialidade (tipo de veículo)**, sendo contraproducente e antieconômico o parcelamento adicional em lotes regionais. A modelagem adotada assegura o atendimento aos princípios da legalidade, eficiência e economicidade, garantindo a seleção da proposta mais vantajosa e a adequada governança da contratação para os eventos JOER e FERA.

11. **CONTRATAÇÕES CORRELATAS E/OU INTERDEPENDENTES**

11.1. As contratações correlatas são aquelas cujos objetos sejam similares ou correspondentes entre si, já as contratações interdependentes são aquelas que, por guardarem relação direta na execução do objeto, devem ser contratadas conjuntamente para a plena satisfação da necessidade da Administração.

11.2. No presente caso, após análise dos itens demandados, constatou-se que não se faz necessária a realização de contratações interdependentes para a efetividade do objeto principal.

11.3. Todavia, registra-se que a execução do JOER e FERA envolve outras demandas contratuais de natureza correlata, porém autônoma e não interdependente, a saber:

- [0029.041042/2025-49](#) – Formação de Registro de Preços para futura e eventual Contratação de prestação de serviços de hospedagem, incluindo café da manhã, para atender a demanda dos Jogos Escolares de Rondônia - JOER (Fase Infantil/Fase Juvenil/Fase Paralímpica), Festival Estudantil Rondoniense de Artes (Bandas e Fanfarras/Segmentos) e hospedagem e alimentação, incluindo fornecimento de refeições (almoço e jantar), para atender a demanda do Maloca e da Educação Patrimonial;
- [0029.036715/2025-49](#) – Contratação de Serviços de Arbitragem para mediar as competições esportivas escolares nas Fases Regionais dos Jogos Escolares de Rondônia;
- [0029.038634/2025-83](#) – Contratação de empresa especializada na prestação de serviços de locação de palco, equipamentos de som, equipamentos de iluminação, bem como outros itens correlatos, e fornecimento de arranjos de flores, coroas de flores e outros, visando subsidiar a realização de eventos institucionais e demais ações promovidas pela Seduc;
- [0029.035995/2025-78](#) – Aquisição de colchões para atender às Fases Regionais, Estaduais (Infantil, Juvenil) e Paralímpica dos Jogos Escolares de Rondônia - JOER;
- [0029.036710/2025-16](#) - Contratação do serviço de Locação de Espaço Físico para Centro de Convivência - JOER / FERA;
- [0029.041036/2025-91](#) – Contratação de Empresa Especializada para fornecimento de refeições preparadas do tipo Self-Service, Kit Alimentação/Lanche, Coffee-break, Água mineral e Gelo, para atender aos Jogos Escolares de Rondônia - JOER, Festival Estudantil Rondoniense de Artes - FERA e demais eventos coordenados pela Coordenadoria de Educação Física, Arte, Cultura e Esporte Escolar - CEFACEE.

11.4. Ressalte-se que o objeto desta contratação é usual no mercado e já praticado anualmente no âmbito da Administração Pública, sobretudo em apoio às atividades pedagógicas, esportivas e logísticas da Seduc.

12. **DEMONSTRATIVO DA PREVISÃO DA CONTRATAÇÃO NO PLANO DE CONTRATAÇÕES ANUAL**

12.1. Os recursos necessários à execução, correrão por conta da dotação orçamentária consignada no orçamento da Seduc, recursos não vinculados de impostos, de acordo com a Informação nº 261/2026/SEDUC-GEO ([70635985](#)) emitida pela Gerência de Execução Orçamentária – SEDUC/GEO , a qual indica a existência de dotação compatível com a natureza da despesa, conforme discriminado abaixo:

Função Programática	Natureza da Despesa	Fonte
12.361.2176.4037 - Combater o Abandono Escolar no Ensino Fundamental	33.90.39.13 - Locação de veículos leves e pesados	1.500.0.00001 - Recursos não vinculados de impostos
12.362.2157.4042 - Combater o Abandono Escolar no Ensino Médio		
12.366.2158.4047 - Combater o Abandono Escolar na Educação Especial		

12.2. Tendo como embasamento o disposto no artigo 30, inciso II, do Decreto nº 28.874, de 25 de Janeiro de 2024, bem como, disposto no inciso IX, art. 34, Decreto Estadual 28.874/2024, ressaltamos que a contratação pretendida encontra amparo no [Plano de Contratações Anual - PCA 2026](#).

13. **DEMONSTRATIVO DOS RESULTADOS PRETENDIDOS**

13.1. A contratação pretende alcançar os seguintes resultados:

- a) **Acesso Universal aos Eventos:** Garantir que todos os participantes dos JOER e do FERA, independentemente de sua localização geográfica, tenham acesso facilitado aos locais de competição e apresentação, promovendo a inclusão e a participação igualitária.
- b) **Eficiência Logística:** Assegurar a eficiência na logística de transporte, possibilitando o deslocamento ágil e seguro dos participantes entre os municípios envolvidos nos eventos, otimizando o tempo de deslocamento e minimizando possíveis contratemplos.
- c) **Pontualidade e Regularidade:** Garantir a pontualidade e regularidade dos serviços de transporte, cumprindo os horários e itinerários estabelecidos, para que os participantes cheguem aos locais de competição e apresentação de forma adequada e dentro dos prazos estipulados.
- d) **Priorizar a segurança dos passageiros durante os deslocamentos,** adotando medidas de prevenção de acidentes e garantindo a integridade física e emocional dos participantes durante todo o trajeto.
- e) **Contribuição para o Sucesso dos Eventos:** Contribuir para o sucesso e a realização plena dos JOER e do FERA, fornecendo um serviço de transporte confiável e eficiente que atenda às necessidades dos participantes e auxilie na organização e execução dos eventos.
- f) **Economia de Recursos Públicos:** Promover a economia de recursos públicos por meio da contratação por registro de preços, permitindo a obtenção de preços mais vantajosos e a otimização dos gastos relacionados ao transporte dos participantes dos eventos.
- g) **Satisfação dos Envolvidos:** Proporcionar uma experiência positiva aos participantes dos JOER e do FERA, garantindo um serviço de transporte de qualidade que atenda às suas expectativas e contribua para uma vivência memorável nos eventos.

13.2. A consecução desses resultados pretendidos refletirá no sucesso e na excelência dos Jogos Escolares de Rondônia (JOER) e do Festival Estudantil Rondoniense de Artes (FERA), reforçando o compromisso com a promoção do esporte, da cultura e da educação no estado de Rondônia.

14. **PROVIDÊNCIAS A SEREM ADOTADAS PELA ADMINISTRAÇÃO PREVIAMENTE À CELEBRAÇÃO DO CONTRATO**

14.1. Considerar a necessidade de capacitar servidores para a correta fiscalização do contrato em tela, evitando-se vícios ou desvios de conduta, aos prazos, bem como garantir o cumprimento das metas de eficiência e eficácia necessárias para o atendimento do objeto desta contratação.

14.2. A fiscalização deverá ser acompanhada e fiscalizada pelo(s) fiscal(is) do contrato, ou pelos respectivos substitutos, em conformidade com a Lei nº 14.133, de 2021:

- a) Acompanhar e fiscalizar os aspectos qualitativo e quantitativo, devendo rejeitar, no todo ou em parte, o que estiver em desacordo, não eximindo a contratada de total responsabilidade quanto a sua execução;
- b) Supervisionar, fiscalizar, atestar e conferir o objeto, podendo recusar tudo o que estiver em desacordo com as normas ou descrições contidas no Termo de Referência e no Edital;
- c) Juntar o cronograma ao processo e incluir no mapa de riscos os riscos da contratação fracassar, caso os ajustes não corram a tempo;
- d) Efetuar o recebimento do objeto.

14.3. De acordo com a Informação nº 1/2024/SEDUC-GAPLD ([0048487335](#)) e o artigo 140, inciso I, da Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021, os métodos de recebimento de obras e serviços são:

- a) Gestor: realizará o recebimento definitivo do objeto do contrato mediante termo detalhado que comprove o atendimento das exigências contratuais;
- b) Fiscal Técnico: realizará o recebimento provisório do objeto do contrato, mediante termo detalhado que comprove o cumprimento das exigências de caráter técnico;
- c) Fiscal Administrativo: realizará o recebimento provisório do objeto do contrato, mediante termo detalhado.

- 14.4. No tocante ao art. 24 do Decreto Estadual 28.874/2024 do alusivo decreto as atribuições do fiscal administrativo do contrato compreendem:
- I - prestar apoio técnico e operacional ao gestor do contrato, com a realização das tarefas relacionadas ao controle dos prazos relacionados ao contrato e à formalização de apostilamentos e de termos aditivos, ao acompanhamento do empenho e do pagamento e ao acompanhamento de garantias e glosas;

II - certificar-se de que a contratada mantém, durante toda execução do contrato, as condições de habilitação e qualificação exigidas na licitação e/ou na contratação, solicitando os documentos necessários a esta constatação, com especial atenção para a regularidade trabalhista e previdenciária nos casos de obras e serviços com dedicação exclusiva (ou predominante) de mão de obra;

III - examinar a regularidade no recolhimento das contribuições fiscais, trabalhistas e previdenciárias;

IV - atuar tempestivamente na solução de eventuais problemas relacionados ao descumprimento das obrigações contratuais e reportar ao gestor do contrato para que tome as providências cabíveis, quando ultrapassar a sua competência;

V - participar da atualização do relatório de riscos durante a fase de gestão do contrato, em conjunto com o fiscal técnico e com o setorial, sob

VI - coordenação do gestor do contrato;

VII - auxiliar o gestor do contrato com as informações necessárias, na elaboração do documento comprobatório da avaliação realizada na fiscalização do cumprimento de obrigações assumidas pelo contratado;

VIII - realizar o recebimento provisório do objeto do contrato, mediante termo detalhado que comprove o cumprimento das exigências de caráter administrativo;

IX - receber e conferir a nota fiscal emitida pela contratada, atestando a efetiva realização do objeto contratado, na quantidade e qualidade contratada, para fins de pagamento das faturas correspondentes;

X - nos casos de requerimento de revisão contratual, exigir a comprovação dos custos suportados pelo contratado através de notas fiscais, realizando análise crítica da compatibilidade dos preços com a realidade de mercado constatada junto a outras fontes;

XI - receber todos os documentos necessários, contratualmente estabelecidos, para a liquidação da despesa e encaminhá-los, juntamente com a nota fiscal, para o gestor do contrato que, após conferência, remeterá a documentação para o setor responsável pelo pagamento, em tempo hábil, de modo que o pagamento seja efetuado no prazo adequado;

XII - verificar o cumprimento das normas trabalhistas por parte da contratada, inclusive no que se refere à utilização pelos empregados da empresa dos equipamentos de proteção individual exigidos pela legislação pertinente, a fim de evitar acidentes com agentes administrativos, terceiros e empregados da contratada, e, na hipótese de descumprimento, comunicar ao gestor para impulsionar o procedimento tendente à notificação da contratada para o cumprimento das normas trabalhistas e instauração de processo administrativo para aplicação de sanção administrativa;

XIII - certificar-se do correto cálculo e recolhimento das obrigações trabalhistas, previdenciárias e tributárias decorrentes do contrato e, caso necessário, buscar auxílio junto os setores de contabilidade da Administração para a verificação dos cálculos apresentados, observando o disposto no art. 26 deste Decreto.

- 14.5. especial: No tocante ao art. 23 do Decreto Estadual 28.874/2024, caberá ao fiscal técnico do contrato e, nos seus afastamentos e seus impedimentos legais, ao seu substituto, em
- I - prestar apoio técnico e operacional ao gestor do contrato com informações pertinentes às suas competências;

II - anotar no histórico de gerenciamento do contrato todas as ocorrências relacionadas à execução do contrato, com a descrição do que for necessário para a regularização das faltas ou dos defeitos observados;

III - emitir notificações para a correção de rotinas ou de qualquer inexistência ou irregularidade constatada, com a definição de prazo para a correção;

IV - informar ao gestor do contato, em tempo hábil, a situação que demandar decisão ou adoção de medidas que ultrapassem a sua competência, para que adote as medidas necessárias e saneadoras, se for o caso;

V - comunicar imediatamente ao gestor do contrato quaisquer ocorrências que possam inviabilizar a execução do contrato nas datas estabelecidas;

VI - fiscalizar a execução do contrato para que sejam cumpridas as condições estabelecidas, de modo a assegurar os melhores resultados para a administração, com a conferência das notas fiscais e das documentações exigidas para o pagamento e, após o ateste, que certifica o recebimento provisório, encaminhar ao gestor de contrato para ratificação;

VII - comunicar ao gestor do contrato, em tempo hábil, o término do contrato sob sua responsabilidade, com vistas à renovação tempestiva ou à prorrogação contratual;

VIII - participar da atualização do relatório de riscos durante a fase de gestão do contrato, em conjunto com o fiscal administrativo e com o setorial, sob coordenação do gestor do contrato;

IX - auxiliar o gestor do contrato com as informações necessárias, na elaboração do documento comprobatório da avaliação realizada na fiscalização do cumprimento de obrigações assumidas pelo contratado;

X - realizar o recebimento provisório do objeto do contrato, mediante termo detalhado que comprove o cumprimento das exigências de caráter técnico;

XI - verificar se estão sendo atendidas as especificações contidas nos planos, projetos, planilhas, memoriais descritivos, especificações técnicas, projeto básico, termo de referência, assim como os prazos de execução e de conclusão, devendo solicitar ao preposto da contratada a correção de imperfeições detectadas;

XII - verificar a execução do objeto contratual, proceder a sua medição e recebê-lo, pela formalização da atestação;

XIII - recusar serviço ou fornecimento irregular ou em desacordo com as condições previstas no edital de licitação, na proposta da contratada e no instrumento de contrato e seus Anexos;

XIV - averiguar se é a contratada quem executa o contrato e certificar-se de que não existe cessão ou subcontratação fora das hipóteses legais e previstas no contrato;

XV - dar ciência ao gestor, com antecedência razoável, da possibilidade de não haver a conclusão do objeto na data aprazada, com as justificativas pertinentes;

XVI - comunicar ao gestor de contratos, a necessidade de se realizar acréscimos ou supressões no objeto contratado, com vistas à economicidade e à eficiência na execução contratual;

XVII - confrontar os preços e quantidades constantes da nota fiscal com os estabelecidos no contrato;

XVIII - emitir relatórios circunstanciados e conclusivos quanto à adequação dos serviços prestados de forma a demonstrar a vantajosidade técnica da manutenção da avença, documento condicionante à prorrogação do contrato.

15. DESCRIÇÃO DE POSSÍVEIS IMPACTOS AMBIENTAIS E RESPECTIVAS MEDIDAS MITIGADORAS

- 15.1. Com base em normativos que tratam da sustentabilidade em contratações públicas, serão definidos e detalhados no Termo de Referência condições que minimizam possíveis impactos ambientais.
- 15.2. A Contratada deverá contribuir para a promoção do desenvolvimento nacional sustentável no cumprimento de diretrizes e critérios de sustentabilidade ambiental de acordo com a Constituição Federal de 1988, em conformidade:
- Art. 225. Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.
- 15.3. A contratação de serviços de terceiros, pessoa jurídica, para a prestação de serviços especializados de transporte intermunicipal de passageiros, por quilômetro rodado, devem atender a critérios específicos relacionados a sustentabilidade e impactos ambientais, atendendo aos critérios e políticas de sustentabilidade ambiental, sem prejuízo da observância das boas práticas e das normas pertinentes.
- 15.4. Em resumo, para minimizar os impactos associados ao objeto deste estudo, é importante que a futura empresa contratada, adote práticas sustentáveis em todas as etapas do processo, garantindo assim uma operação mais ambientalmente responsável. Sempre que necessário, serão responsáveis pelo descarte de peças substituídas, embalagens, restos de materiais e produtos, quando das realizações de manutenções necessárias durante os eventos, de acordo com as leis ambientais vigentes, sem ônus para a Seduc.
- 15.5. Abaixo estão descritos os possíveis impactos ambientais e as medidas mitigadoras a serem adotadas para minimizar esses efeitos:

Riscos Ambientais	Impactos Ambientais	Consequência Ambiental	Medidas Mitigadoras
Emissão de gases poluentes pela frota de ônibus	Aumento da concentração de CO ₂ , NOx e material particulado na	Contribuição para o aquecimento global e	Exigir veículos com manutenção em dia, motores revisados e controle de emissão;

Riscos Ambientais	Impactos Ambientais	Consequência Ambiental	Medidas Mitigadoras
	atmosfera	degradação da qualidade do ar	priorizar empresas com veículos modernos e que utilizem combustíveis mais limpos, como biodiesel ou gás natural; realizar inspeções periódicas.
Descarte inadequado de resíduos sólidos (garrafas plásticas, copos, embalagens e restos alimentares)	Poluição do solo e das vias públicas	Contaminação do ambiente e proliferação de vetores (roedores e insetos)	Fornecer coletores de lixo nos veículos; exigir da contratada o descarte adequado dos resíduos em pontos autorizados; promover a coleta seletiva nos pontos de parada; realizar campanhas de conscientização para passageiros e funcionários sobre a importância da redução e correto descarte de resíduos.
Vazamento de combustíveis, lubrificantes e fluidos dos veículos	Contaminação do solo e dos recursos hídricos superficiais	Diminuição da qualidade da água, com risco à fauna e flora local	Garantir que os veículos estejam livres de vazamentos antes do início das operações; manter kits de contenção de derramamento; treinar motoristas para adoção imediata de medidas de contenção e comunicação ao órgão ambiental.
Ruído excessivo dos veículos	Poluição sonora nas áreas urbanas e de embarque/desembarque	Prejuízo à saúde auditiva e ao bem-estar das comunidades afetadas	Preferir veículos com sistemas de redução de ruído; adotar planejamento de rotas e horários que reduzam incômodos à população; manter os sistemas de escapamento dos veículos em bom estado para reduzir o ruído.
Uso intensivo de recursos naturais (água e combustível)	Aumento do consumo de recursos não renováveis	Pressão sobre recursos hídricos e energéticos	Estimular a adoção de direção econômica e rotas otimizadas; monitorar consumo de combustível; incentivar práticas de reuso de água na lavagem dos veículos.
Poluição visual por má conservação dos veículos ou uso inadequado de adesivos	Impacto negativo na paisagem urbana e imagem institucional dos eventos	Prejuízo estético e ambiental às localidades visitadas	Manter padrão estético e de conservação da frota, garantindo veículos em bom estado de limpeza e conservação; realizar inspeções regulares para verificar a conformidade visual e a boa apresentação dos ônibus.
Trânsito intenso e estacionamento irregular em locais de embarque e desembarque	Congestionamento e aumento de poluentes locais	Perturbação do tráfego urbano e desconforto à comunidade	Planejar locais adequados de embarque e desembarque; organizar escalonamento de horários.

- 15.6. Essas medidas mitigadoras garantem que a execução do contrato atenda aos **critérios de sustentabilidade ambiental**, conforme os princípios da **administração pública sustentável** (art. 5º, XII e art. 25, III da Lei nº 14.133/2021), reduzindo impactos negativos e promovendo boas práticas socioambientais durante a prestação dos serviços de transporte intermunicipal nos eventos JOER e FERA.
16. **MAPA E MATRIZ DE RISCO**
- 16.1. O mapa de riscos consiste na análise e avaliação dos potenciais perigos associados ao objeto de estudo, bem como na proposição de mecanismos de controle destinados a prevenir a ocorrência desses perigos ou, caso ocorram, reduzir seus impactos.
- 16.2. Isso significa que, se o documento cumprir essas diretrizes, realizando a análise de riscos e definindo medidas eficazes para prevenir e reduzir os riscos, estará em conformidade com os requisitos necessários para ser incluído no processo de contratação.
- 16.3. É importante ressaltar que a norma estadual atribui à Controladoria Geral do Estado a responsabilidade de desenvolver a metodologia para elaboração do mapa e matriz de riscos, conforme estabelecido no §3º do art. 40 do Decreto 28.874/2024.
- 16.4. O mapeamento dos riscos relacionados ao presente objeto está disponibilizado por meio do **Mapa de Risco 447 (74245796)** e da **Matriz de Risco 71 (74177377)**, os quais oferecem uma estrutura sistematizada para identificar, analisar, mitigar e monitorar os riscos vinculados à contratação de empresa especializada em transporte rodoviário intermunicipal de passageiros, por quilômetro rodado, destinada a atender a Fase Estadual Paralímpica dos Jogos Escolares de Rondônia – JOER e o Festival Estudantil Rondoniense de Artes – FERA, sob responsabilidade da Coordenadoria de Educação Física, Arte, Cultura e Esporte Escolar (CEFACEE), vinculada à Seduc, em conformidade com as condições, quantidades estimadas e exigências estabelecidas neste instrumento.
17. **JUSTIFICATIVA PARA A EXCLUSÃO DE PESSOAS FÍSICAS NA LICITAÇÃO**
- 17.1. Quanto ao tópico em deslinde, antes de adentrar no contexto propriamente dito, é necessário esclarecer a hermenêutica do texto descrito no art. 34, XIV do Decreto Estadual nº 28.874/2024, *in verbis*:
- Art. 34.O Estudo Técnico Preliminar deverá apresentar o seguinte conteúdo mínimo:
(...)
XIV - justificativa para a exclusão de participação de Pessoas Físicas na licitação.
- 17.2. Conforme se desprende da transcrição do inciso, resta claro que a justificativa é necessária quando o posicionamento for no sentido de se excluir a participação de pessoas físicas no certame, a fim de que reste fundamentado a decisão.
- 17.3. Nesse contexto, mostra-se plausível a decisão de excluir a participação de pessoas físicas, vez que pessoas físicas, geralmente, não têm capacidade para atender a essas exigências de forma adequada.
- 17.4. Ademais a contratação de empresas especializadas oferece maior garantia de qualidade, segurança e confiabilidade em fornecimento e prestação dos serviços, uma vez que essas empresas possuem experiência, expertise e recursos necessários para operar dentro das normas e regulamentações vigentes.
- 17.5. Neste sentido, as empresas especializadas têm maior capacidade financeira e estrutural para arcar com os custos operacionais e cumprimento de exigências legais e contratuais, o que não é garantido no caso de pessoas físicas.
- 17.6. A contratação de pessoas físicas pode acarretar desafios relacionados ao cumprimento de obrigações trabalhistas, fiscais e previdenciárias, bem como questões de regularidade e licitude da prestação de serviços, o que pode representar riscos legais e financeiros para a Administração Pública.
- 17.7. Assim, a exclusão de pessoas físicas da contratação em epígrafe visa preservar a competitividade do certame, promovendo assim a equidade e a lisura no processo.
- 17.8. Portanto, a exclusão de participação de pessoas físicas na licitação se justifica pela necessidade de assegurar a qualidade, segurança, conformidade legal e competitividade na contratação dos serviços de transporte rodoviário intermunicipal para os eventos JOER e FERA.
18. **DIRETRIZES QUE NORTEARAM ESTE ETP**
- 18.1. O presente estudo está de acordo com preceitos emanados pela Lei de Licitações e Contratos Administrativos, Lei nº14.133/21, e tem como objetivo ser documento constitutivo da primeira etapa do planejamento de contratações que caracteriza o interesse público envolvido e a sua melhor solução e da base ao anteprojeto, ao termo de referência ou ao projeto básico a serem elaborados caso se conclua pela viabilidade da contratação. Desse modo, este identifica e analisa os cenários para o atendimento da demanda, demonstrando a viabilidade técnica e econômica das soluções identificadas, fornecendo informações necessárias para subsidiar o processo de contratação.
- 18.2. Este Estudo Técnico Preliminar, portanto, fundamenta-se na Lei de Licitações, Lei nº14.133/2021, bem como em demais normas aplicáveis ao objeto de estudo em questão, conforme abaixo:
- 18.3. [Constituição da República Federativa do Brasil de 1988](#);
- 18.4. [Decreto nº 28.874, de 25 de janeiro de 2024](#), que regulamenta as contratações públicas no âmbito da Administração Pública direta, autárquica e fundacional do Estado de Rondônia, com fundamento na Lei Federal nº 14.133, de 1º de abril de 2021 - Lei de Licitações e Contratos Administrativos e revoga os Decretos nº 12.234, de 13 de junho de 2006, nº 16.089, de 28 de julho de 2011, nº 18.340, de 6 de novembro de 2013, nº 21.349, de 21 de outubro de 2016 e nº 26.182, de 24 de junho 2021.
- 18.5. Portaria nº 217, de 08 de dezembro de 2021, que estabelece metodologia de gestão de risco no âmbito do Poder Executivo Estadual.

- 18.6. [Lei Estadual nº 4.290, de 18 de maio de 2018](#), que institui os Jogos Escolares do Estado de Rondônia - JOER;
- 18.7. [Decreto nº 23.345, de 12 de novembro de 2018](#), que regulamenta a Lei nº 4.290, de 18 de maio de 2018, que "Institui os Jogos Escolares do Estado de Rondônia - JOER";
- 18.8. [Decreto nº 7.984, de 8 de abril de 2013](#), que regulamenta a Lei nº 9.615, de 24 de março de 1998, que institui normas gerais sobre desporto, e a Lei nº 13.756, de 12 de dezembro de 2018, quanto à destinação de recursos de loterias às entidades desportivas;
- 18.9. [Lei Complementar nº 775, de 02 de junho de 2014](#), cria, no âmbito do Estado de Rondônia, o Sistema Estadual do Desporto e Lazer, institui normas gerais sobre o desporto e dá outras providências;
- 18.10. [Portaria nº 1241/2019/SEDUC-GEFECE](#), normas e atribuições para os servidores da Seduc designados para atuarem na organização, coordenação e execução da Equipe Coordenadora dos Jogos Escolares de Rondônia – JOER;
- 18.11. [Portaria nº 285/2018/SEDUC-GEFECE](#), institui o caderno de encargos para a realização dos jogos escolares de Rondônia - JOER;
- 18.12. [REGULAMENTO GERAL JOER 2025](#);
- 18.13. [Lei nº 4239, de 27 de março de 2018](#), que institui o Festival Estudantil Rondoniense de Artes - FERA, também denominado "Professor Francisco Marto de Azevedo", no âmbito da Secretaria de Estado da Educação, e dá outras providências
- 18.14. [Lei nº 9.394 de 20 de dezembro de 1996](#), que estabelece as diretrizes e bases da educação nacional;
- 18.15. [Lei nº 8.069, de 13 de julho de 1990](#), que dispõe sobre o Estatuto da Criança e do Adolescente e dá outras providências;
- 18.16. Documento de Formalização de Demanda 318 ([0062391656](#)).

19. POSICIONAMENTO CONCLUSIVO

19.1. Conforme as normativas estabelecidas no inciso XIII do §1º do art. 18 da Lei Federal nº 14.133/2021, no art. 9º, inciso XIII da Instrução Normativa nº 58/2022, e no art. 34, inciso XIII do Decreto Estadual nº 28.874, de 25 de janeiro de 2024, procede-se à presente análise conclusiva quanto à adequação e viabilidade da contratação de empresa especializada em transportes rodoviários intermunicipais de passageiros, por quilômetro, em conformidade com as condições, quantidades e exigências estabelecidas neste instrumento.

19.2. Para subsidiar decisão administrativa devidamente motivada, o presente estudo promoveu análise abrangente dos aspectos técnicos, operacionais, econômicos, logísticos e jurídicos relacionados à solução proposta, considerando as necessidades institucionais da Seduc no atendimento às demandas de deslocamento vinculadas à realização dos Jogos Escolares de Rondônia – JOER (Fase Estadual Paralímpica) e do Festival Estudantil Rondoniense de Artes – FERA .

19.3. As análises técnicas, operacionais, econômicas e jurídicas realizadas demonstraram que a solução proposta atende adequadamente às necessidades da Seduc para execução logística dos eventos JOER e FERA, mostrando-se compatível com os princípios da legalidade, planejamento, eficiência, economicidade e seleção da proposta mais vantajosa.

19.4. A modelagem adotada, mediante Sistema de Registro de Preços - SRP e remuneração por quilometragem efetivamente executada, revelou-se adequada à natureza variável da demanda, proporcionando maior flexibilidade operacional, racionalização administrativa e melhor correlação entre custo contratado e efetiva prestação dos serviços. Verificou-se, ainda, que a divisão do objeto conforme a natureza operacional dos veículos atende ao princípio do parcelamento previsto no art. 47 da Lei Federal nº 14.133/2021, sem comprometer a integração logística necessária à execução dos eventos.

19.5. Concluiu-se também que a fragmentação adicional da contratação em lotes geográficos ou rotas individualizadas seria tecnicamente desvantajosa, em razão do aumento da complexidade operacional, da perda de economia de escala e dos impactos negativos sobre a gestão e fiscalização contratual.

19.6. Diante do exposto, a Comissão Especial de membros natos e colaboradores, instituída pela Portaria 4029 ([72096397](#)), que altera a Portaria nº 2.618, de 26 de março de 2026 ([70575649](#)), e a composição da comissão anteriormente instituída pela Portaria nº 9.704, de 25 de setembro de 2025 ([0064763605](#)), manifesta-se pela **VIABILIDADE DA CONTRATAÇÃO PRETENDIDA**, nos moldes apresentados neste Estudo Técnico Preliminar, por se tratar de medida técnica, justa e plenamente adequada à satisfação das necessidades e ao atendimento do interesse público da Seduc, conforme a solução indicada no Item 7 (sete) deste instrumento.

19.7. Por fim, ressalta-se que o presente Estudo Técnico Preliminar possui natureza opinativa e não vinculante, podendo ser revisto e aprimorado nas etapas subsequentes, especialmente durante a elaboração do Termo de Referência e demais instrumentos técnicos e administrativos, em conformidade com o art. 18, §1º, da Lei nº 14.133/2021 e o art. 17 do Decreto Estadual nº 28.874/2024.

Porto Velho, data e hora do sistema.

Elaboração:

LÍVIA SAMILA DE OLIVEIRA PINTO
COMISSÃO DO ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR - CETP/CAD

JULIMARA VALÉRIA COURINOS LIMA DA SILVA
GERÊNCIA DE PLANEJAMENTO DE CONTRATAÇÕES DE SERVIÇOS - GPCS/CAD

CLÊNIO MARCELO PEREIRA ARAÚJO
GERÊNCIA DE ESPORTE ESCOLAR - GEE/CEFACEE

DENIS CLEI BRAZ DOS SANTOS
GERÊNCIA DE ESPORTE ESCOLAR - GEE/CEFACEE

JOELMIR ORTIZ MACEDO
GERÊNCIA DE ARTE E CULTURA ESCOLA - GACE/CEFACEE



Documento assinado eletronicamente por **Denis Clei Braz dos Santos, Assessor(a)**, em 09/07/2026, às 13:44, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no artigo 18 caput e seus §§ 1º e 2º, do [Decreto nº 21.794, de 5 Abril de 2017](#).



Documento assinado eletronicamente por **Clenio Marcelo Pereira Araujo, Gerente**, em 09/07/2026, às 13:46, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no artigo 18 caput e seus §§ 1º e 2º, do [Decreto nº 21.794, de 5 Abril de 2017](#).



Documento assinado eletronicamente por **Joelmir Ortiz Macedo, Assessor(a)**, em 09/07/2026, às 13:47, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no artigo 18 caput e seus §§ 1º e 2º, do [Decreto nº 21.794, de 5 Abril de 2017](#).



Documento assinado eletronicamente por **Julimara Valeria Courinos Lima da Silva, Gerente**, em 09/07/2026, às 13:56, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no artigo 18 caput e seus §§ 1º e 2º, do [Decreto nº 21.794, de 5 Abril de 2017](#).



Documento assinado eletronicamente por **LIVIA SAMILA DE OLIVEIRA PINTO, Membro**, em 09/07/2026, às 14:13, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no artigo 18 caput e seus §§ 1º e 2º, do [Decreto nº 21.794, de 5 Abril de 2017](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [portal do SEI](#), informando o código verificador **74104336** e o código CRC **0B342E20**.

Criado por 53144759287, versão 59 por 10684093200 em 09/07/2026 13:15:52.