



TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DO RIO DE JANEIRO
SECRETARIA DE MANUTENÇÃO E SERVIÇOS GERAIS
COORDENADORIA DE SERVIÇOS GERAIS
SEÇÃO DE TRANSPORTES

I – IDENTIFICAÇÃO DA DEMANDA - DESCRIÇÃO DA NECESSIDADE DA CONTRATAÇÃO
[Lei 14.133/21 - Art. 18, § 1º, inciso I]

1.1 O presente ETP tem como objetivo identificar as soluções viáveis para atender a necessidade de transporte de materiais diversos, dentre eles, materiais de consumo, mobiliários e urnas eletrônicas, os quais serão utilizados na preparação e realização do processo eleitoral de 2026.

1.2 A contratação é necessária em razão da quantidade e volume dos materiais usados nas eleições, mobiliário e urnas, que não são suportados pela frota própria, nem em volume, nem na quantidade de veículos próprios à disposição. A prestação de serviço mencionada ocorre em todos os anos eleitorais, e decorre da necessidade de atender o aumento da demanda de transporte oriunda das unidades do TRE/RJ.

II – DATA PARA O ATENDIMENTO DA DEMANDA

2.1 O atendimento terá início em 01/05/2026, tendo em vista que o atendimento para transportes de materiais das eleições 2026 e urnas eletrônicas começa em maio do corrente ano.

III - CONEXÃO COM O PLANEJAMENTO EXISTENTE [Art. 18, § 1º, inciso II]

3.1 A presente contratação está alinhada com o objetivo estratégico definido no plano estratégico do TRE-RJ - OE 13: Aperfeiçoar a Infraestrutura - Refere-se ao fornecimento e aperfeiçoamento da infraestrutura física e de recursos materiais adequados (instalações, mobiliário, logística e equipamentos), pautando-se por critérios de acessibilidade, sustentabilidade, segurança e saúde ocupacional, a fim de assegurar o bom andamento das atividades institucionais do TRE-RJ.

3.2 PCA 2026, item 182. Valor estimado de R\$ 344.400,00

IV - ESTIMATIVA DE QUANTIDADES E MEMÓRIA DE CÁLCULO, COM JUSTIFICATIVAS QUE AS RELACIONE À DEMANDA [Art. 18, § 1º, inciso IV]

4.1 Contexto da Demanda

As unidades operacionais do TRE/RJ apresentam demanda crescente de transporte na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, em especial no período eleitoral. Esta demanda varia conforme o calendário eleitoral e requer capacidade logística adequada para garantir continuidade e eficiência nas operações de deslocamento de carga entre as unidades da instituição.

4.2 Área de Abrangência

A demanda de transporte refere-se a deslocamentos com origem e destino compreendidos dentro dos limites geográficos da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, que engloba os municípios de: Rio de Janeiro, Nilópolis, Mesquita, Nova Iguaçu, Belford Roxo, São João de Meriti, Duque de Caxias, Niterói, São Gonçalo, Paracambi, Japeri, Queimados e Tanguá

4.3 Análise Histórica da Demanda de Transporte

4.3.1 Dados de Atendimentos Realizados

ELEIÇÕES	SEGUNDO TURNO	FROTA PRÓPRIA	LOCADOS	TOTAL DE ATENDIMENTOS
2022	SIM	77	136	213
2024	NÃO	56	176	232 * sem segundo turno

4.3.1.1 Observações sobre os dados históricos:

A) Aumento da demanda total: de 213 atendimentos (2022) para 232 atendimentos (2024), representando crescimento de 9% mesmo sem segundo turno em 2024;

B) Redução da capacidade própria: a frota própria atendeu 56 deslocamentos em 2024, contra 77 em 2022, uma redução de 21 atendimentos (27%);

C) Aumento da dependência de transporte adicional: a necessidade de transporte terceirizado aumentou de 136 para 176 deslocamentos, representando crescimento de 29%

4.3.2 Fatores que Justificam a Redução da Capacidade Própria

4.3.2.1 A redução de 21 atendimentos da frota própria entre 2022 e 2024 decorre do envelhecimento da frota institucional, que gerou:

A) 55 intervenções de manutenção em apenas dois anos;

B) Aumento significativo de custos com reparos e paradas operacionais;

C) Comprometimento da disponibilidade operacional dos veículos próprios.

4.3.2.2 Este cenário evidencia que a capacidade interna é insuficiente e decrescente, ampliando a lacuna entre a demanda total de transporte e a capacidade da frota própria.

4.4 Projeção da Demanda para 2026

4.4.1 Metodologia de Cálculo

4.4.1.1 A estimativa de demanda para as eleições de 2026 foi elaborada considerando:

A) Base histórica: dados de 2024 (último pleito realizado);

B) Tendência de crescimento: aplicação de margem de contingência de 20% sobre a demanda de 2024;

C) Cenário de segundo turno: adição de 50 atendimentos caso ocorra segundo turno.

4.4.2 Memória de Cálculo

A) Etapa 1 – Demanda de transporte em 2024:

Total de atendimentos: 232 diárias

B) Etapa 2 – Aplicação de margem de contingência (20%):

$232 \times 1,20 = 278$ diárias

C) Etapa 3 – Inclusão de cenário com segundo turno:

$278 + 50 = 328$ diárias

4.4.3 Demanda Projetada para 2026

4.4.3.1 Estimativa total: aproximadamente 328 diárias de transporte

4.4.3.2 Esta projeção reflete:

A) A tendência crescente observada entre 2022 e 2024;

B) A margem de segurança (20%) para variações operacionais;

C) A possibilidade de segundo turno, conforme calendário eleitoral.

V - LEVANTAMENTO DE MERCADO E JUSTIFICATIVA DA ESCOLHA DO TIPO DE SOLUÇÃO A CONTRATAR [Art. 18, § 1º, inciso V]

5.1 Contexto da Demanda

5.1.1 A instituição enfrenta limitações estruturais em sua frota própria que impedem o atendimento integral das necessidades logísticas em períodos eleitorais, caracterizadas por:

A) Insuficiência volumétrica: capacidade de carga inadequada

B) Insuficiência quantitativa: número reduzido de veículos

C) Degradação operacional: envelhecimento da frota com aumento de manutenções (55 intervenções em 2 anos)

D) Demanda sazonal: necessidade recorrente em anos eleitorais (328 diárias estimadas para 2026)

5.2 Soluções Identificadas no Mercado

5.2.1 SOLUÇÃO 1: LOCAÇÃO DE VEÍCULOS

5.2.1.1 Características:

- A) Flexibilidade operacional: ajusta-se à demanda sazonal sem comprometimento de recursos permanentes
- B) Redução de custos fixos: elimina despesas com manutenção, seguros e depreciação
- C) Modernização da frota: acesso a veículos novos e confiáveis
- D) Escalabilidade: permite aumentar ou reduzir a frota conforme necessário

5.2.1.2 Modalidades:**5.2.1.2.1 Locação com Motorista (Full Service)**

- A) Fornecedor responsável por operação, manutenção e seguro
- B) Ideal para: operações pontuais e de curta duração
- C) Vantagem: reduz responsabilidades administrativas
- D) Custo: mais elevado, mas com maior previsibilidade

5.2.1.2.2 Locação sem Motorista (Rent a Car)

- A) Instituição fornece motoristas próprios
- B) Ideal para: operações com equipes internas disponíveis
- C) Vantagem: menor custo operacional
- D) Custo: mais econômico, mas requer gestão interna

5.2.1.2.3 Locação com Serviço Gerenciado

- A) Fornecedor gerencia frota, manutenção e disponibilidade
- B) Ideal para: demandas recorrentes e previsíveis
- C) Vantagem: otimiza custos e operações
- D) Custo: intermediário

5.2.2 SOLUÇÃO 2: RENOVAÇÃO E AMPLIAÇÃO DA FROTA PRÓPRIA (MÉDIO/LONGO PRAZO)**5.2.2.1 Características:**

- A) Autonomia operacional: controle total sobre recursos

- B) Redução de custos variáveis: menor custo por quilômetro após amortização
- C) Disponibilidade garantida: não depende de terceiros
- D) Investimento de capital: requer orçamento significativo

5.2.2.2 Modalidades:

5.2.2.2.1 Aquisição Direta de Veículos

- A) Compra de caminhões novos ou seminovos
- B) Ideal para: demanda permanente e crescente
- C) Vantagem: propriedade total e flexibilidade operacional
- D) Desvantagem: alto investimento inicial e custos de manutenção

5.2.2.2.2 Financiamento/Leasing Operacional

- A) Aquisição com financiamento ou leasing de longo prazo
- B) Ideal para: instituições com restrições orçamentárias
- C) Vantagem: distribui custos ao longo do tempo
- D) Desvantagem: compromete orçamento futuro

5.2.2.2.3 Programa de Renovação Gradual

- A) Substituição progressiva de veículos envelhecidos
- B) Ideal para: reduzir custos de manutenção incrementalmente
- C) Vantagem: impacto orçamentário distribuído
- D) Desvantagem: não resolve demanda imediata

5.2.3 SOLUÇÃO 3: PARCERIAS E CONSÓRCIOS

5.2.3.1 Características:

- A) Compartilhamento de recursos: reduz custos entre instituições
- B) Eficiência operacional: otimiza utilização de frota
- C) Sustentabilidade: reduz desperdícios e emissões

5.2.3.2 Modalidades:

5.2.3.2.1 Consórcio com Outros Órgãos Públicos

- A) Compartilhamento de frota com TRE de outros estados ou órgãos federais
- B) Ideal para: períodos eleitorais sincronizados
- C) Vantagem: reduz custos individuais
- D) Desvantagem: complexidade administrativa e coordenação

5.2.3.2.2 Parceria com Operador Logístico Especializado

- A) Contrato de longo prazo com empresa de logística
- B) Ideal para: demandas recorrentes e previsíveis
- C) Vantagem: expertise externa e eficiência operacional
- D) Desvantagem: menor flexibilidade contratual

5.2.4 ANÁLISE COMPARATIVA DE CUSTOS

SOLUÇÃO	INVESTIMENTO INICIAL	CUSTO OPERACIONAL	FLEXIBILIDADE
LOCAÇÃO COM MOTORISTA	BAIXO	ALTO	MUITO ALTA
LOCAÇÃO SEM MOTORISTA	BAIXO	MÉDIO	ALTA
AQUISIÇÃO DIRETA	MUITO ALTO	MÉDIO-BAIXO	BAIXA
LEASING OPERACIONAL	MÉDIO	MÉDIO	MÉDIA
CONSÓRCIO	BAIXO	BAIXO	MÉDIA

VI - DESCRIÇÃO COMPLETA DA SOLUÇÃO ESCOLHIDA [Art. 18, § 1º, inciso VII]

6.1 A solução escolhida se dará por meio da contratação de empresa(s) especializada(s) para locação de caminhões com motorista, por meio do pagamento de diárias, as quais compreendem período de tempo previamente estipulado, de junho a dezembro de 2026, sendo os veículos com abastecimento e reabastecimento por conta da contratada.

6.2 A empresa deverá manter todos os veículos locados em situação regular no que tange aos tributos municipais, estaduais e federais e às demais exigências legais. A documentação de todos os veículos deverá estar atualizada, em conformidade com a legislação vigente e exigências dos órgãos de trânsito.

6.3 A empresa contratada será responsável por todas as obrigações decorrentes de eventuais ocorrências de sinistros

VII - ESTIMATIVA DO VALOR DA CONTRATAÇÃO [Art. 18, § 1º, inciso VI]

7.1 A diária será usada como unidade de medida. Para chegarmos a presente estimativa utilizamos a quantidade de diárias da contratação no ano de 2020 (62 diárias), atualizada pelo valor da diária de 2022, somada a 35 diárias, resultado dos atendimentos a menos pela frota do TRE/RJ, o valor foi atualizado utilizando a variação do IPCA do período entre agosto/2022 e agosto/ 2023, calculado em IPCA 4,231% = R\$ 170.731,08.

7.2 Tabela com atendimentos:

ELEIÇÕES	2022	2024
Total de locados	136	176
Valor da diária	R\$ 1.400,00	R\$ 1.050,00
TOTAL	R\$ 189.882,00	R\$ 184.800,00

7.2.1 Documentos que comprovam os atendimentos constam no ANEXO I.

VIII - PARCELAMENTO DO OBJETO [Art. 18, § 1º, inciso VIII]

8.1 O objeto da presente contratação será licitado em lote único. Tal decisão considera que existe contratação regular bianual em fase final de licitação para a Área II, que compreende municípios do interior do estado do Rio de Janeiro. Assim sendo, a contratação em tela, abarca a Área I (Região Metropolitana: Rio de Janeiro, Nilópolis, Mesquita, Nova Iguaçu, Belford Roxo, São João de Meriti, Duque de Caxias, Niterói, São Gonçalo, Paracambi, Japeri, Queimados e Tanguá).

8.2 A divisão da área de abrangência da Área I em lotes menores, poderia levar ao desinteresse por parte dos licitantes, provocar perda da economia de escala, além de reduzir a eficiência e ampliar custos na fiscalização da execução dos serviços.

IX - RESULTADOS PRETENDIDOS/BENEFÍCIOS DIRETOS E INDIRETOS [Art. 18, § 1º, inciso IX]

Este item detalha os resultados esperados e os benefícios, diretos e indiretos, decorrentes da solução a ser implementada para suprir a demanda de transporte de materiais e equipamentos essenciais ao processo eleitoral.

9.1 Benefícios Diretos

Os benefícios diretos referem-se aos resultados imediatos, tangíveis e mensuráveis que a solução de transporte proporcionará, impactando diretamente a execução das atividades-fim do Tribunal Regional Eleitoral do Rio de Janeiro (TRE/RJ).

9.1.1 Garantia da Continuidade Operacional do Processo Eleitoral

9.1.1.1 A principal finalidade é assegurar a logística de transporte de materiais de consumo, mobiliário e urnas eletrônicas, indispensáveis para a preparação e realização das Eleições de 2026.

9.1.1.2 Indicador de Desempenho:

A) Percentual de entregas de materiais essenciais realizadas dentro do prazo estabelecido no cronograma eleitoral.

B) Redução a zero do número de incidentes logísticos que comprometam a abertura ou funcionamento de seções eleitorais.

9.1.2 Otimização da Disponibilidade de Materiais e Equipamentos

9.1.2.1 Assegurar que todos os materiais e equipamentos necessários estejam nos locais de destino (zonas eleitorais, pontos de apoio, etc.) com a antecedência e integridade requeridas.

9.1.2.2 Indicador de Desempenho:

A) Redução do tempo médio de transporte e entrega de materiais em comparação com cenários anteriores de insuficiência de frota.

B) Percentual de materiais entregues sem avarias ou extravios.

9.1.3 Redução de Riscos Operacionais e de Imagem Institucional

9.1.3.1 Mitigar a ocorrência de falhas logísticas que possam gerar atrasos, interrupções ou comprometimento da credibilidade do processo eleitoral.

9.1.3.2 Indicador de Desempenho:

A) Número de atrasos críticos na distribuição de urnas ou materiais que possam impactar o dia da eleição, reduzido a zero.

B) Ausência de notícias negativas ou reclamações públicas relacionadas a problemas de transporte de materiais eleitorais.

9.2 Benefícios Indiretos

Os benefícios indiretos são os impactos secundários e os efeitos multiplicadores que a solução de transporte gerará, contribuindo para a melhoria sistêmica da gestão e da eficiência institucional.

9.2.1 Aumento da Satisfação dos Usuários Internos

9.2.1.1 Aprimorar a percepção das unidades solicitantes (zonas eleitorais, seções, almoxarifado, etc.) quanto à eficiência e confiabilidade do suporte logístico oferecido.

9.2.1.2 Indicador de Desempenho:

A) Elevação do índice de satisfação das unidades solicitantes com os serviços de transporte, medido por pesquisa interna pós-eleição.

B) Redução do número de reclamações formais ou informais relacionadas à logística de transporte.

9.2.2 Otimização da Alocação de Recursos Institucionais

9.2.2.1 Liberar recursos humanos (servidores) e materiais (frota própria) que, atualmente, são desviados de suas funções precípuas para suprir a deficiência de transporte, permitindo que se dediquem às suas atividades-fim.

9.2.2.1 Indicador de Desempenho:

A) Redução do número de horas extras ou do desvio de função de servidores para atividades de transporte.

B) Aumento da disponibilidade da frota própria para outras demandas institucionais não relacionadas ao pico eleitoral.

9.2.3 Contribuição para a Eficiência Global da Gestão Eleitoral

9.2.3.1 Um sistema de transporte eficiente é um pilar fundamental para a execução bem-sucedida de todas as etapas do processo eleitoral, desde o planejamento até a apuração dos votos.

9.2.3.2 Indicador de Desempenho:

A) Cumprimento integral do cronograma eleitoral sem necessidade de ajustes devido a problemas logísticos.

B) Redução de custos indiretos associados a falhas logísticas, como retrabalho ou mobilização emergencial de recursos.

9.2.4 Preservação e Prolongamento da Vida Útil da Frota Própria

9.2.4.1 Reduzir a sobrecarga e o desgaste excessivo sobre a frota própria do TRE/RJ, minimizando a necessidade de manutenções corretivas e prolongando sua vida útil operacional.

9.2.4.2 Indicador de Desempenho:

A) Redução do número de manutenções corretivas e preventivas realizadas na frota própria durante o período eleitoral.

B) Aumento da disponibilidade média da frota própria para outras demandas institucionais ao longo do ano.

X - REQUISITOS DA CONTRATAÇÃO [Art. 18, § 1º, inciso III]

10.1 Além da Resolução 83/09, do CNJ, que dispõe sobre aquisição, locação e uso de veículos no âmbito do Poder Judiciário, há também a Resolução 996/17, que disciplina, internamente, a aquisição, alienação, locação, condução, utilização, manutenção, cessão, requisição e controle dos veículos da frota deste Tribunal;

10.2 Os serviços a serem contratados utilizarão a "diária" como unidade de medida, sendo nessa incluídos todos os custos com motoristas, manutenção, combustível, pedágios, seguro, multa e outros decorrentes.

10.3 Os serviços são comuns.

10.4 Não serão prestados com regime de dedicação exclusiva de mão de obra

10.5 O serviço será pontual, utilizado no período eleitoral.

10.6 O serviço se dará sob demanda.

XI – PROVIDÊNCIAS A SEREM ADOTADAS PELA ADMINISTRAÇÃO PREVIAMENTE À CELEBRAÇÃO DO CONTRATO [Art. 18, § 1º, incisos X e XI]

11.1 Não há necessidade de adequação.

XII – COMPETÊNCIA ESPECÍFICA PARA A GESTÃO E FISCALIZAÇÃO DO CONTRATO:

12.1 Não será necessária, em razão do objeto, nenhuma competência específica para gestão ou fiscalização da presente contratação. Contaremos com a expertise dos servidores da Seção de Transportes para a fiscalização deste contrato.

XIII - CRITÉRIOS DE SUSTENTABILIDADE/REQUISITOS AMBIENTAIS [Art. 18, § 1º, inciso XII]

13.1 Para a presente contratação a contratada deverá utilizar preferencialmente combustível renovável ou que cause menor impacto ambiental, nos termos da Lei nº 9.660/98, não identificando no Guia de Inclusão de Critérios Sustentáveis para Contratações do TRE/RJ outros critérios pertinentes à presente contratação.

XIV — INDICAÇÃO DA MODALIDADE DE LICITAÇÃO A SER UTILIZADA PARA A SELEÇÃO DO FORNECEDOR:

14.1 Em se tratando de contratação de serviço comum, que não justifica a dispensa de licitação, indica-se a modalidade licitatória pregão (art. 28, I da lei 14.133/2021) na forma eletrônica, utilizando-se, para a seleção do fornecedor, o critério de menor preço. Deverá ser utilizado o procedimento auxiliar sistema de registro de preços (inciso IV do art. 78 da Lei 14.133/2021).

XV - POSICIONAMENTO CONCLUSIVO SOBRE A ADEQUAÇÃO DA CONTRATAÇÃO PARA O ATENDIMENTO DA NECESSIDADE A QUE SE DESTINA [Art. 18, § 1º, inciso XIII]

15.1 A equipe de planejamento da contratação, após a conclusão destes Estudos Técnicos Preliminares, declara ser viável a contratação de locação de caminhões para transporte de materiais e urnas eletrônicas, considerando previsão no PCA 2026.

XVI - DECLARAÇÃO SOBRE A RESTRIÇÃO DE ACESSO AOS ESTUDOS PRELIMINARES OU AO ORÇAMENTO DA CONTRATAÇÃO:

16.1 Trata-se de documento preparatório para a licitação e deve ter acesso restrito até a publicação do Edital de Licitação (Art. 7º da Lei 12.527/2011).

**LUCIA HELENA DE SENNA DO NASCIMENTO
TÉCNICO JUDICIÁRIO**



Documento assinado eletronicamente em 26/01/2026, às 08:42, conforme art. 1º, § 2º, III, "b", da [Lei 11.419/2006](#).

**TACIANA FERREIRA DA COSTA
CHEFE DA SEÇÃO DE TRANSPORTES**



Documento assinado eletronicamente em 26/01/2026, às 08:42, conforme art. 1º, § 2º, III, "b", da [Lei 11.419/2006](#).

**LINO RODRIGUES MATTOS DE ANDRADE
ANALISTA JUDICIÁRIO**



Documento assinado eletronicamente em 26/01/2026, às 12:29, conforme art. 1º, § 2º, III, "b", da [Lei 11.419/2006](#).



A autenticidade do documento pode ser conferida no site https://sei.tre-rj.jus.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0 informando o código verificador **4809831** e o código CRC **B5664794**. No momento só é possível efetuar a verificação de autenticidade através da rede interna do TRE-RJ.