ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR

INTRODUÇÃO

Este documento tem como finalidade apresentar dados e fundamentos que irão compor o Estudo Técnico Preliminar (ETP), o qual servirá de base para a elaboração do futuro edital de licitação e da minuta do contrato, a ser preparada pela unidade responsável. Também são expostas as razões que justificam os principais pontos da contratação, com o objetivo de fundamentar as decisões tomadas.

Em conformidade com o art. 18, §1º da Lei Federal nº 14.133/2021, que determina que "o Estudo Técnico Preliminar a que se refere o inciso I do caput deste artigo deverá evidenciar o problema a ser resolvido e a sua melhor solução, de modo a permitir a avaliação da viabilidade técnica e econômica da contratação, e conterá os seguintes elementos", apresentam-se a seguir as informações correspondentes:

1 - DESCRIÇÃO DA NECESSIDADE

Propõe-se a contratação de empresa especializada para a prestação de serviços de intermediação e agenciamento de transporte individual remunerado de passageiros, via plataforma tecnológica (aplicativo web e mobile), com suporte operacional, tratamento de dados, provimento de serviços de aplicação e infraestrutura de hospedagem em ambiente de nuvem, a serem utilizados exclusivamente por agentes públicos da Administração Direta da Prefeitura Municipal de Botucatu.

A presente demanda fundamenta-se na necessidade de reestruturar e racionalizar a logística de deslocamentos institucionais realizados pelos servidores públicos no exercício de suas funções. Atualmente, a Administração enfrenta elevados custos com manutenção corretiva da frota própria, composta parcialmente por veículos com mais de uma década de uso, o que acarreta depreciação acentuada, falhas operacionais recorrentes e baixa disponibilidade técnica.

Além disso, observa-se a ausência de uniformidade e controle na utilização desses veículos, com concentração excessiva da demanda em determinados setores e subutilização em outros. Soma-se a esse cenário o fato de que diversos agentes públicos utilizam seus veículos particulares para o desempenho de atividades institucionais, sem qualquer forma de reembolso, o que pode configurar afronta aos princípios da legalidade, da moralidade administrativa e da segurança jurídica, além de representar risco trabalhista e funcional.

Diante dessa realidade, a contratação de solução tecnológica de transporte sob demanda, com agenciamento e intermediação por empresa especializada, constitui alternativa legítima, economicamente vantajosa e tecnicamente adequada, alinhada aos princípios da eficiência, economicidade, transparência e inovação na gestão pública, nos termos do art. 37, caput, da Constituição Federal e da Lei nº 14.133/2021 (Nova Lei de Licitações e Contratos Administrativos).

Tal modelo de contratação já vem sendo adotado com êxito por diversos entes da administração pública em âmbito nacional, a exemplo da Prefeitura de São Bernardo do Campo (SP), que implantou o uso de aplicativos para o transporte de servidores, gerando economia significativa e controle gerencial mais eficiente; da ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil, que passou a utilizar o modelo em agosto de 2024, com ganho de eficiência e redução de custos; e do próprio Tribunal de Contas do Município de São Paulo, que tem estudado e aplicado soluções similares no âmbito de seu programa de inovação administrativa.

Também se destacam as experiências da Prefeitura de Santos (SP), que implementou projeto para a substituição de veículos próprios por soluções de mobilidade por demanda.

A solução também promove externalidades positivas, com impacto direto no desenvolvimento econômico local, ao fomentar a geração de renda para motoristas cadastrados, estimulando o empreendedorismo urbano e promovendo a circulação de recursos no comércio e nos serviços da cidade.

Importa destacar que a execução dos serviços pretendidos demanda expertise técnica especializada, notadamente nas áreas de desenvolvimento e manutenção de aplicações tecnológicas, suporte técnico contínuo, segurança da informação, infraestrutura em nuvem e governança de dados. Tais competências não estão atualmente disponíveis no quadro permanente da Administração Pública Municipal, tornando necessária a contratação por meio de processo licitatório para assegurar a regularidade, a continuidade e a eficiência dos serviços.

2 – PREVISÃO NO PLANO DE CONTRATAÇÕES ANUAL

Está previsto no PCA conforme Item nº 4474 – Cod. 216.021.816

3 – REQUISITOS DA CONTRATAÇÃO

Em conformidade com o disposto no inciso III do §1º do art. 18 da Lei nº 14.133/2021, a presente contratação visa à seleção de empresa especializada na prestação de serviços de intermediação e agenciamento de transporte individual remunerado de passageiros, por meio de solução tecnológica composta por plataforma digital (web e mobile), a ser utilizada exclusivamente por servidores e agentes públicos da Administração Direta do Município de Botucatu, no exercício de suas funções institucionais.

A definição dos requisitos mínimos, necessários e suficientes para assegurar o atendimento da necessidade administrativa foi elaborada com base na lógica da economicidade, da viabilidade técnica e da adequação ao interesse público, de modo a garantir a ampla competitividade do certame e evitar restrições indevidas à participação de eventuais licitantes.

São considerados requisitos essenciais da contratação:

Solução tecnológica integrada e funcional:

A solução deverá ser prestada por serviço contínuo sob demanda, sem dedicação exclusiva de mão de obra, mediante plataforma web e aplicativo mobile, com atendimento 24 horas por dia, inclusive sábados, domingos e feriados, durante a vigência contratual.

- Aplicativo para dispositivos móveis com sistemas operacionais iOS e Android, além de interface web acessível por navegadores convencionais;
- Infraestrutura tecnológica com alta disponibilidade, assegurando a continuidade dos serviços.

A plataforma deverá possuir alta disponibilidade e registrar as funções essenciais de autenticação, solicitação, despacho, acompanhamento e encerramento das viagens. A disponibilidade tecnológica deverá ser medida separadamente do atendimento efetivo e da pontualidade de chegada. A meta inicial de disponibilidade mensal é de 99,9%, sujeita à validação na fase de planejamento.

Rastreamento, controle e registro das viagens:

- Georreferenciamento em tempo real das rotas percorridas;
- Registro automático de dados da corrida, incluindo origem, destino, horário, motorista, veículo, usuário e valor;
- Armazenamento seguro dos dados, com acesso gerenciado pela Administração.

Painel gerencial e funcionalidades administrativas:

- Ambiente administrativo com acesso restrito, contendo ferramentas para gestão de usuários, controle de corridas, limites orçamentários e emissão de relatórios analíticos e sintéticos.

Cadastro e controle dos prestadores de serviço (motoristas):

- Motoristas devidamente habilitados (categoria B ou superior), com antecedentes regulares e aptidão legal comprovada;
- Obrigatoriedade de checagem documental e comportamental por parte da contratada.

Veículos regularizados e em conformidade com padrões mínimos de conforto e segurança:

- Veículos com no máximo 10 (dez) anos de fabricação, licenciados, segurados e com bom estado de conservação;
- Possibilidade de atendimento com veículos adaptados, conforme demanda da Administração.

Abrangência operacional em território municipal:

A contratada deverá garantir cobertura no perímetro urbano de Botucatu e capacidade compatível com as faixas de demanda identificadas. Deverá buscar atendimento quando não houver aceite de motorista em até 3 minutos e intervir quando o veículo não chegar em até 15 minutos da solicitação original.

- Atendimento ininterrupto, 24 horas por dia e 7 dias por semana, com cobertura integral do perímetro urbano do Município de Botucatu.

Atendimento e suporte técnico:

- Central de atendimento e suporte ao usuário, com canais por telefone, e-mail e chat, e tempos máximos de resposta definidos em contrato.

Todas as solicitações deverão ser registradas, incluindo atendidas, recusadas, expiradas, canceladas, redistribuídas e não atendidas por ausência de motorista. O registro deverá conservar a hora original, aceites, redistribuições, chegada ao embarque, embarque, desembarque e motivos de encerramento.

A contratada deverá disponibilizar plano de contingência com canal telefônico de atendimento humano e procedimentos para recepção e encaminhamento de solicitações durante falhas do aplicativo ou da plataforma. O plano deverá definir responsáveis, turnos, comunicação de incidentes, substituição de motoristas ou veículos, recuperação de dados e retorno à operação normal.

A Administração deverá acessar e exportar dados da contratação em formato processável, com filtros por secretaria, usuário, centro de custo, região, horário e situação. A contratada deverá apresentar relatório mensal com solicitações, desfechos, ocorrências, indicadores, exclusões justificadas e memória de cálculo da medição. Para falha crítica, propõe-se resposta humana em até 5 minutos, ativação efetiva da contingência em até 10 minutos e restabelecimento da função ou do atendimento afetado em até 30 minutos, contados da detecção ou da primeira comunicação comprovada. Os prazos deverão ser validados na pesquisa de mercado.

Adequação à LGPD (Lei nº 13.709/2018):

- Conformidade com os princípios e fundamentos da Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais, mediante políticas de governança de dados, mecanismos de segurança da informação e controle de acesso.

Modelo de cobrança:

- Pagamento por demanda (corridas realizadas), com faturamento mensal e disponibilização de relatórios de conciliação financeira.

Sustentabilidade e impactos positivos nas três dimensões:

Ambiental: eventual redução do uso da frota própria ou de deslocamentos vazios deverá ser confirmada por comparação com a linha de base; critérios de eficiência energética ou menores emissões poderão ser avaliados se forem viáveis e não restringirem indevidamente a competição;

Social: Geração de renda local por meio da contratação de motoristas cadastrados residentes no município;

Econômica: Diminuição dos custos operacionais relacionados à manutenção da frota, combustível, seguros e obrigações trabalhistas indiretas.

Tais requisitos foram estruturados com base em diretrizes de proporcionalidade, razoabilidade e compatibilidade com os objetivos públicos da contratação, assegurando a seleção da proposta mais vantajosa, sem comprometer a isonomia entre os interessados ou frustrar a competitividade do procedimento licitatório.

Especificação Técnica

O serviço de transporte por aplicativo deverá ser prestado de forma contínua, durante 24 (vinte e quatro) horas por dia, inclusive aos sábados, domingos e feriados, com fornecimento de veículo e motorista.

A seguir, detalham-se os requisitos mínimos da solução tecnológica e das funcionalidades exigidas da plataforma (web e mobile):

a. Identificação e autenticação de usuários:
Cadastro prévio e identificação dos servidores autorizados a utilizar o serviço, com acesso mediante login e senha vinculados a centros de custos ou unidades administrativas;

b. Gestão de usuários pela Administração:
Possibilidade de inclusão, exclusão e gerenciamento dos usuários pela Prefeitura de Botucatu, em tempo real, por meio de ambiente administrativo;

c. Avaliação de desempenho:
Funcionalidade que permita aos passageiros avaliarem o serviço prestado, com registro de feedback especialmente em casos de insatisfação;

d. Solicitação multicanal:
A chamada do serviço deverá poder ser feita por aplicativo instalado em smartphones (Android e iOS), bem como via navegador web em dispositivos como computadores, notebooks ou tablets;

e. Monitoramento da corrida:
O sistema deverá permitir o acompanhamento do deslocamento desde a solicitação, exibindo o tempo estimado de chegada, o nome do motorista e a identificação do veículo;

f. Consulta e armazenamento de dados:
Todas as corridas deverão ser registradas no sistema e disponibilizadas para consulta da Prefeitura, com armazenamento seguro e acesso pelo painel gerencial;

g. Relatórios gerenciais detalhados, contendo no mínimo:
Identificação do veículo e placa;
Nome e dados do motorista;
Origem e destino da corrida;
Quilometragem percorrida;

Data e horário da solicitação e realização;

Identificação do servidor passageiro;

Motivo do deslocamento;

h. Visualização analítica das corridas, com filtros por:

Passageiro;

Centro de custos;

Período de tempo;

i. Cancelamento gratuito:

O cancelamento atribuível exclusivamente ao usuário poderá ser gratuito, conforme regra expressa a ser definida no edital e no contrato;

j. Cancelamento com custo reduzido:

Não será admitida cobrança automática de tarifa mínima por cancelamento. Qualquer cobrança dependerá de hipótese e valor expressamente definidos no edital e no contrato, com registro do motivo e validação pela fiscalização;

k. Início e encerramento da cobrança:

A contagem do valor da corrida deverá iniciar apenas a partir do embarque do passageiro e finalizar no momento da chegada ao destino;

l. Proibição de cobranças adicionais indevidas:

É vedada a cobrança de taxas extras além do valor da corrida, como: transporte de bagagem, retorno do veículo, número de passageiros ou outros encargos similares;

m. Custos com pedágios:

Eventuais valores de pedágios deverão ser pagos pelo motorista e incluídos de forma discriminada no valor final da corrida, constando em recibo eletrônico;

4 – ESTIMATIVA DAS QUANTIDADES

Conforme previsto no inciso IV do §1º do art. 18 da Lei nº 14.133/2021, esta seção apresenta a estimativa das quantidades a serem contratadas, com base em levantamento junto às secretarias municipais e observando a interdependência entre as contratações e o potencial de economia de escala.

Dada a extensão territorial de Botucatu — décimo maior município do Estado de São Paulo — e considerando as limitações de disponibilidade do serviço de transporte por aplicativo em regiões mais afastadas do núcleo urbano, foi realizada uma consulta técnica a todas as secretarias para identificar a real demanda potencial por transporte para execução de atividades administrativas.
Além disso, constatou-se que atualmente diversos servidores utilizam veículos próprios para deslocamentos em serviço, o que impacta na segurança, controle e ressarcimento de despesas pela Administração Pública, e reforça a necessidade de contratação de uma solução mais eficiente, segura e rastreável.

Abaixo, a estimativa de demanda mensal por quilometragem, informada por cada secretaria, com base em suas rotinas administrativas:
Secretaria — Quilometragem Estimada (km/mês):
Educação: **930**
Saúde: **930**
Desenvolvimento Econômico: **400**
Esporte: **250**
Habitação e Urbanismo: **200**
Administração: **150**
Assistência Social: **100**
Comunicação: **300**
Fazenda: **50**
Infraestrutura: **75**
Zeladoria: **75**
Procuradoria Municipal: **40**
Cultura: **250**
Turismo: **150**
Governo: **100**
Total estimado 4.000 km/mês

Com base nas informações encaminhadas pelas secretarias municipais, estima-se demanda média de 4.000 km por mês. A estimativa anual é de 48.000 km, calculada por 4.000 km/mês × 12 meses = 48.000 km/ano.
A quantidade é estimativa de planejamento e não representa obrigação de utilização ou pagamento mínimo. O pagamento deverá corresponder apenas aos quilômetros efetivamente executados, validados e remuneráveis, com passageiro embarcado, observados os critérios de medição e o instrumento de medição de resultados.
Considerando o valor unitário referencial de R$ 4,49 por quilômetro, o valor estimado é de 48.000 km × R$ 4,49 = R$ 215.520,00.

Essas estimativas refletem a demanda potencial de transporte para execução de vistorias, reuniões externas, visitas técnicas, ações de campo e demais deslocamentos administrativos essenciais ao funcionamento da gestão pública. As quilometragens foram fornecidas diretamente pelos responsáveis das respectivas pastas, com base na experiência acumulada das atividades realizadas atualmente com carros próprios ou veículos da frota.

Cabe destacar que a utilização de transporte por aplicativo poderá racionalizar custos com combustível, manutenção, horas paradas e ociosidade da frota, além de reduzir a necessidade de ressarcimentos por uso de veículo particular. Além disso, com base nessas informações, será possível dimensionar adequadamente a contratação, considerando variações sazonais e a natureza das atividades externas de cada secretaria.

5 – LEVANTAMENTO DE MERCADO

A Prefeitura Municipal de Botucatu possui experiência recente com transporte individual sob demanda por plataforma tecnológica. Essa experiência demonstrou a utilidade do modelo para reduzir a dependência da frota própria, centralizar o faturamento e rastrear deslocamentos, mas também evidenciou a necessidade de requisitos precisos para disponibilidade, aceitação, chegada, cancelamento, suporte, contingência, dados e fiscalização.

O levantamento de mercado deverá avaliar não apenas o preço por quilômetro, mas a capacidade de cada solução para cumprir níveis mínimos de serviço em cidade de porte e características semelhantes às de Botucatu. Deverá verificar se os fornecedores registram todas as solicitações, oferecem canal alternativo, disponibilizam relatórios exportáveis e suportam a demanda nos horários críticos.

Foram consideradas como alternativas a manutenção ou ampliação da frota própria; a locação de veículos com motoristas; o agenciamento por cooperativa ou empresa de táxi; e a contratação de plataforma tecnológica de transporte sob demanda. A plataforma apresenta maior flexibilidade e rastreabilidade, desde que a disponibilidade prometida seja transformada em metas mensuráveis e exista contingência.

Os contratos públicos utilizados na pesquisa de preços deverão ser anexados com objeto, unidade de medição, vigência, preço, condições de atendimento e, quando disponível, instrumento de medição ou níveis de serviço. Preços de objetos parcialmente comparáveis deverão ser identificados e justificados.

A análise final deverá comparar, além do preço, cobertura, disponibilidade, prazos de atendimento, suporte, contingência, relatórios de solicitações não atendidas, critérios de pagamento e consequências por desempenho insuficiente.

Contudo, a adoção desse modelo tem se mostrado bem-sucedida em diversas esferas da Administração Pública, especialmente naquelas que demandam agilidade, controle e economicidade nos deslocamentos administrativos.

A aquisição de veículos próprios para atendimento a essas necessidades operacionais já se revelou onerosa e pouco eficiente, tanto pelo elevado custo de aquisição quanto pela manutenção continuada da frota, envolvendo combustível, seguros, impostos, mão de obra e encargos indiretos. Além disso, trata-se de um modelo que imobiliza recursos públicos de forma permanente.

Diante disso, a contratação de uma solução tecnológica de agenciamento de transporte se apresenta como uma alternativa moderna, viável e compatível com os princípios da economicidade, eficiência e inovação na gestão pública. Esse modelo atende à necessidade da Prefeitura de reduzir custos, ampliar a transparência, e melhorar o controle do uso de recursos públicos, considerando os seguintes aspectos:

a. Pagamento pelo serviço com base na quilometragem efetivamente percorrida, exclusivamente quando há servidor embarcado;

b. Redução da burocracia nos processos de solicitação e controle do transporte administrativo;

c. Utilização intensiva de recursos de tecnologia da informação, viabilizando transparência, rastreabilidade e controle em tempo real sobre os deslocamentos realizados.

O presente levantamento de mercado foi realizado por meio de pesquisas na internet e contato direto com empresas do setor, incluindo cooperativas de táxi, locadoras de veículos e plataformas digitais de transporte individual de passageiros. As principais conclusões identificadas foram:

O setor de transporte urbano vive um processo de transformação significativa, impulsionado pela entrada de aplicativos de transporte privado, o que vem alterando também os padrões de contratação nas esferas corporativa e pública;

Há uma ampla concorrência no setor, resultando em diminuição dos preços, maior variedade de serviços e forte incorporação de tecnologia;

O modelo de agenciamento via plataforma tecnológica permite maior flexibilidade na prestação do serviço, com diferentes opções de atendimento e personalização de relatórios e funcionalidades conforme a demanda da Administração Pública;
Empresas como 99 e Uber têm atuado em contratos com governos estaduais e municipais, oferecendo nota de débito com detalhamento dos serviços prestados, embora o serviço em si configure intermediação, não sendo diretamente prestado pela empresa às pessoas jurídicas contratantes;

O setor vem se adaptando para oferecer melhores níveis de governança, rastreabilidade e controle, o que é compatível com os requisitos exigidos pelas normas legais da Administração Pública, inclusive com respeito à LGPD.

Os principais perfis de fornecedores identificados para atender à necessidade da Prefeitura de Botucatu são:

a. Locadoras de veículos, que começam a adaptar seus modelos para ofertar serviços sob demanda com motoristas agregados;

b. Empresas especializadas em transporte corporativo, que oferecem frota dedicada com gestão de motoristas;

c. Empresas de agenciamento de táxi, que vêm incorporando aplicativos web e mobile em suas operações para modernizar o acesso aos seus serviços;

d. Plataformas de transporte individual privado via aplicativo, cujo modelo se baseia na intermediação entre usuários e motoristas cadastrados, oferecendo controle em tempo real, emissão de relatórios e cobrança unificada.

Em Botucatu, as soluções tecnológicas disponíveis no mercado demonstram capacidade para atender às exigências técnicas e operacionais da Administração, desde que observadas customizações específicas, principalmente em relação à forma de faturamento, adequação de relatórios e integração com os processos administrativos internos.

6 – ESTIMATIVA DO PREÇO DA CONTRATAÇÃO

Nos termos do inciso VI do §1º do art. 18 da Lei nº 14.133/2021, esta seção apresenta a estimativa do valor da contratação, acompanhada dos preços unitários referenciais, das memórias de cálculo e das fontes utilizadas para composição do valor global estimado.

6.1. Fontes de Pesquisa de Preços

Para compor a estimativa do valor por quilômetro rodado para o serviço de transporte de servidores por meio de plataforma digital (aplicativo), foram consideradas as seguintes contratações públicas recentes, com características semelhantes ao objeto pretendido:

*** CONAB – SUREG/AP Nº 03/2025, COMPANHIA NACIONAL DE ABASTECIMENTO** – Processo nº 21225.000042/2025-42

Valor do km rodado: **R$ 4,00**

Objeto: Transporte terrestre de passageiros

*** TELECOMUNICAÇÕES BRASILEIRAS S.A – TELEBRAS – Processo nº TLB-PRO-2023/05476**

Valor do km rodado: **R$ 4,78**

Objeto: Transporte terrestre de passageiros

*** Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto** – SP – Contrato nº 115/2023, aditado em 2024, 2025 e 2026.

Valor do km rodado: **R$ 4,69**

Objeto: Prestação de serviços de intermediação ou agenciamento de transporte por aplicativo para servidores públicos.

Com base nesses três contratos, todos recentes e firmados por entes públicos relevantes da administração direta, foi calculado o **valor médio de referência:**

Valor médio do km rodado = (4,00 + 4,78 + 4,69) ÷ 3 = R$ 4,49

6.2. Memória de Cálculo

De acordo com a estimativa consolidada no item 4 deste Estudo Técnico Preliminar, a demanda mensal por transporte é de aproximadamente **4.000 km,** resultando em uma projeção anual de **48.000 km.**

Quilometragem estimada mês: **4.000 km/mês x 12 meses = 48.000 km/ano**

Valor estimado do km rodado: **R$ 4,49**

Valor estimado total da contratação: 48.000 km x R$ 4,49 = R$ 215.520,00

6.3. Observações Complementares

* As fontes utilizadas são públicas, atualizadas e refletem realidades similares à de Botucatu, o que assegura razoabilidade e adequação orçamentária.

* Não há, até o momento, recomendação para tratamento sigiloso desta estimativa, não havendo prejuízo à competitividade ou ao interesse público.

7 – DESCRIÇÃO DA SOLUÇÃO COMO UM TODO

A solução consiste na contratação de empresa especializada para intermediar e agenciar transporte individual remunerado de passageiros por plataforma tecnológica web e mobile, para uso exclusivo de agentes públicos autorizados, com suporte operacional, tratamento de dados e relatórios gerenciais.

A plataforma deverá permitir solicitação direta, encaminhamento a motoristas habilitados, acompanhamento da chegada, registro do embarque e desembarque, georreferenciamento da rota, emissão do recibo e consolidação do faturamento por centro de custo.

A solução deverá ser orientada a resultado: o objeto será considerado adequadamente executado quando, além da disponibilização tecnológica, as solicitações válidas forem atendidas dentro das metas de atendimento e pontualidade e a Administração receber dados confiáveis para fiscalização.

Deverá haver Instrumento de Medição de Resultados ou instrumento equivalente, incorporado ao Termo de Referência e ao contrato, com indicadores objetivamente verificáveis. Como referência inicial, propõem-se disponibilidade mínima de 99,9%; atendimento efetivo mínimo de 98%; chegada em até 15 minutos em pelo menos 95% das solicitações; aceite em até 3 minutos em pelo menos 95%; e cancelamentos atribuíveis à contratada ou à rede limitados a 2%.

A solução deverá contemplar canal de contingência para preservar a continuidade durante falhas tecnológicas ou operacionais. A contingência não deverá gerar cobrança adicional e a contratada continuará responsável pelo registro, execução e resultado da solicitação.

O preço será formado principalmente pelo valor unitário por quilômetro efetivamente percorrido com o servidor embarcado. A ausência de atendimento não gera quilometragem remunerável, e a medição de qualidade poderá ajustar o valor dos serviços efetivamente executados, conforme regras objetivas.

A contratação deverá ser operada conforme as regras municipais de autorização e controle dos deslocamentos a serviço. Cada solicitação deverá identificar a finalidade pública e a unidade responsável, e os relatórios deverão permitir comprovar o vínculo da corrida com a atividade administrativa, conforme a Lei Municipal nº 6.780/2025.

A solicitação de corridas será feita por meio do aplicativo, com envio automático da requisição a motoristas previamente habilitados para atendimento no município. Após o embarque, a corrida será registrada com os dados de origem, destino, tempo de espera (quando houver) e valor total, sendo caracterizada como um serviço sob demanda, cobrado apenas pelo uso efetivo.

Ao término de cada corrida, o servidor usuário do serviço receberá por e-mail um comprovante eletrônico com os dados da viagem. Este e-mail poderá conter um campo para avaliação da corrida, com o objetivo de monitorar a qualidade do serviço prestado, tanto em relação ao tempo de atendimento quanto ao comportamento dos motoristas.

As corridas serão faturadas mensalmente, permitindo à Prefeitura realizar a conferência dos trajetos e valores cobrados, bem como a verificação de eventuais irregularidades ou inconsistências nos registros. Essa

sistemática traz maior controle, ao mesmo tempo em que desonera o município da gestão de frota própria para deslocamentos administrativos de baixo custo-benefício.

Diante da análise técnica e dos objetivos pretendidos, a contratação da solução via plataforma de transporte sob demanda se apresenta como a alternativa mais vantajosa para a Administração, considerando a economicidade, a eficiência na gestão do serviço e a melhoria do aproveitamento dos recursos humanos.

8 – JUSTIFICATIVA PARA PARCELAMENTO

Considerando a natureza do serviço proposto — contratação de solução tecnológica integrada para transporte sob demanda por aplicativo —, entende-se que o objeto é indivisível, devendo ser contratado com um único fornecedor. A justificativa para o não parcelamento fundamenta-se nos seguintes pontos:

a. A simples divisão do objeto em dois ou mais itens não garantiria a efetiva diversificação de fornecedores, uma vez que não se pode impedir que o mesmo licitante concorra e vença em múltiplos lotes, o que tornaria o fracionamento inócuo;

b. A eventual contratação de fornecedores distintos poderia resultar em despadronização das plataformas tecnológicas utilizadas, gerando dificuldades operacionais e aumentando os custos de gestão, treinamento e controle por parte da Prefeitura;

c. Poderia haver diferença de preços entre os mesmos tipos de serviços prestados, prejudicando a previsibilidade orçamentária e a uniformidade de tratamento entre os servidores usuários;

d. A divisão da demanda entre diferentes fornecedores implicaria perda da economia de escala, reduzindo o potencial de negociação e barganha de preços com base em volume consolidado de corridas.

Dessa forma, a contratação em lote único mostra-se mais eficiente e está plenamente respaldada pelo art. 40, §3º, inciso I da Lei Federal nº 14.133/2021, que admite a não adoção do parcelamento quando este comprometer a economia de escala, a padronização ou a operacionalização do objeto.

9 – DEMONSTRATIVO DOS RESULTADOS PRETENDIDOS

A contratação deverá produzir resultados verificáveis, além da simples disponibilização do aplicativo.

Resultado	Indicador proposto	Meta inicial
Continuidade tecnológica	Disponibilidade das funções essenciais no período contratado	≥ 99,9% ao mês
Atendimento da demanda	Solicitações válidas que resultam em transporte concluído ÷ solicitações válidas	≥ 98%
Pontualidade	Solicitações com veículo no embarque em até 15 minutos ÷ solicitações válidas	≥ 95%
Resposta operacional	Solicitações com aceite em até 3 minutos ÷ solicitações válidas	≥ 95%
Redução de falhas	Solicitações afetadas por cancelamento imputável ÷ solicitações válidas	≤ 2%

Resultado	Indicador proposto	Meta inicial
Controle do gasto	Quilômetros faturados e validados ÷ quilômetros registrados como executados	100% conciliado

Os indicadores deverão ser apurados mensalmente, com acompanhamento diário e intervenção imediata em falhas críticas. A avaliação deverá incluir solicitações não atendidas, recusadas, expiradas ou canceladas por falha da contratada, não sendo possível avaliar o serviço somente pelas corridas concluídas.

As metas deverão ser acompanhadas de faixas objetivas de adequação do pagamento, sem confundir redimensionamento pelo resultado com multa sancionatória. A reincidência e as falhas críticas deverão poder gerar plano corretivo e apuração de responsabilidade.

10 – PROVIDÊNCIAS PRÉVIAS AO CONTRATO

O setor responsável pela fiscalização contratual será o Gabinete do Prefeito, que deverá adotar as seguintes providências antes da formalização do contrato:

Antes da contratação, a Administração deverá validar a linha de base do serviço anterior, com solicitações, corridas realizadas, solicitações sem atendimento, tempos de aceite e chegada, cancelamentos, indisponibilidades, reclamações e custos. Limitações de dados deverão ser registradas e corrigidas na especificação dos relatórios da nova contratação.

Deverá ser elaborado plano de transição contendo implantação, cadastro de usuários, centros de custo, testes, treinamento, comunicação, homologação dos relatórios, validação dos canais de suporte e demonstração do plano de contingência. A operação somente deverá iniciar após a verificação das funcionalidades essenciais e da extração dos dados.

A Administração deverá definir gestor, fiscal técnico, substituto e responsáveis pelo recebimento dos relatórios, sem concentrar atribuições incompatíveis ou carga de fiscalização incompatível com a complexidade do contrato. A indicação deverá constar do DFD e do ato de designação.

Antes do início da operação, a Administração deverá estabelecer ou confirmar, por ato interno, os critérios de autorização, uso, registro da finalidade, prestação de contas e análise de vantagem dos deslocamentos, em conformidade com os arts. 2º a 4º da Lei Municipal nº 6.780/2025. A plataforma deverá capturar os dados necessários à aplicação desse procedimento.

A equipe responsável deverá receber capacitação sobre plataforma, indicadores, IMR, conferência de relatórios, incidentes, proteção de dados e medição e pagamento. As secretarias usuárias deverão ter canal padronizado para registrar ocorrências.

A contratada deverá realizar teste controlado de contingência antes do início da operação e após alteração relevante da solução. O teste deverá comprovar recebimento, despacho, registro, atendimento e conciliação de solicitação pelo canal alternativo.

a. Planejamento para implantação do serviço:

Elaboração de um plano detalhado de transição do modelo atual para o novo sistema de transporte sob demanda, incluindo definição de fluxos, critérios de elegibilidade, parâmetros operacionais e indicadores de desempenho.

b. Capacitação dos gestores do serviço de transporte:

Realização de treinamentos com os servidores responsáveis pela gestão do transporte nos diversos setores da administração municipal, com foco em utilização da plataforma, acompanhamento de indicadores e prestação de contas.

c. Capacitação dos usuários do serviço:

Promoção de ações de orientação aos servidores usuários, visando garantir o uso correto da ferramenta, o entendimento dos critérios de autorização e os deveres vinculados ao uso do transporte sob demanda.

d. Comunicação com stakeholders do serviço:

Desenvolvimento e execução de um plano de comunicação institucional voltado aos diferentes públicos impactados pela mudança — incluindo gestores, usuários, fornecedores e órgãos de controle — de modo a garantir transparência, alinhamento de expectativas e ampla divulgação das regras e benefícios do novo modelo.

Inclusão de gerenciamento de riscos

Risco	Consequência	Medida preventiva e resposta
Indisponibilidade da plataforma	Impossibilidade de solicitar ou acompanhar corridas	Monitoramento das funções essenciais; canal de contingência; prazos de resposta e restabelecimento; relatório de incidente
Baixa oferta de motoristas	Solicitações sem aceite ou com chegada tardia	Metas de atendimento e pontualidade; busca ativa; dimensionamento da rede; análise por horário e região
Cancelamento ou não comparecimento	Perda do deslocamento e interrupção de atividade pública	Registro do motivo real; proibição de cobrança; substituição sem reiniciar prazo
Relatório incompleto	Impossibilidade de fiscalizar e medir	Acesso direto; exportação; trilha de auditoria; registro de solicitações não atendidas
Falha de transição	Interrupção entre contratos	Cronograma; testes prévios; entrega de dados; plano de continuidade

A matriz deverá ser revisada na elaboração do Termo de Referência, do edital e do contrato. Os riscos atribuíveis à gestão da rede, à operação da plataforma e ao fornecimento dos dados deverão permanecer alocados à contratada, sem prejuízo dos riscos próprios da Administração.

11 – CONTRATAÇÕES CORRELATAS/INTERDEPENDENTES

Não há.

12 – IMPACTOS AMBIENTAIS

A execução envolve circulação de veículos, consumo de combustíveis e emissões atmosféricas; portanto, há impactos ambientais associados ao serviço. O pagamento somente por quilômetros efetivamente percorridos com passageiro embarcado evita remunerar deslocamentos vazios. A Administração deverá avaliar, com base na pesquisa de mercado e sem restringir indevidamente a competição, se é viável incorporar critérios de eficiência energética ou menor emissão. Não se presume redução líquida de emissões sem comparação com a frota e com o padrão atual de deslocamentos.

13 – VIABILIDADE DA CONTRATAÇÃO

A contratação é tecnicamente viável porque existem soluções de agenciamento de transporte por aplicativo utilizadas por órgãos públicos e empresas capazes de fornecer plataforma web e mobile, suporte operacional, rastreamento e faturamento por quilômetro. A viabilidade está condicionada à comprovação de que os fornecedores conseguem atender às metas de disponibilidade, atendimento e pontualidade no perímetro de Botucatu, manter canal de contingência e fornecer dados auditáveis.

A solução é economicamente compatível com a estimativa de 48.000 km por ano e o valor referencial de R$ 4,49 por quilômetro, totalizando R$ 215.520,00. O valor final deverá ser confirmado pela pesquisa de preços e pela competição do certame. A contratação deverá preservar o pagamento por uso efetivo, sem consumo mínimo, e ajustar a remuneração à qualidade conforme critérios objetivos.

Conclui-se pela viabilidade da contratação, desde que o edital e o contrato incorporem os requisitos de continuidade, indicadores, contingência, acesso a dados, medição mensal e consequências por desempenho insuficiente, além de designarem equipe compatível para a gestão e fiscalização.

14 – CONTRATAÇÕES SIMILARES DE OUTRAS ENTIDADES PÚBLICAS

*** CONAB – SUREG/AP Nº 03/2025, COMPANHIA NACIONAL DE ABASTECIMENTO** – Processo nº 21225.000042/2025-42

Valor do km rodado: **R$ 4,00**

Objeto: Contratação sob demanda e em caráter eventual, de empresa especializada no transporte terrestre de passageiros, para atender a demanda dos empregados da Conab-Sureg/AP.

*** TELECOMUNICAÇÕES BRASILEIRAS S.A – TELEBRAS – Processo nº TLB-PRO-2023/05476**

Valor do km rodado: **R$ 4,78**

Objeto: Contratação de empresa ou cooperativa especializada na prestação de serviços de intermediação e agenciamento de transporte terrestre de empregados e colaboradores da Telebrás a serviço.

*** Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto** – SP – Contrato nº 115/2023, aditado em 2024, 2025 e 2026.
Valor do km rodado: **R$ 4,69**
Objeto: Contratação de empresa especializada ou cooperativa para intermediação e agenciamento de transporte individual remunerado de passageiros via aplicativo customizável.

As contratações similares demonstram a existência de mercado, mas os preços unitários não são comparáveis apenas pela unidade quilômetro. A análise final deverá registrar, para cada referência, se o objeto contempla disponibilidade contínua, suporte, contingência, atendimento em prazo definido, relatórios de solicitações não atendidas, critérios de pagamento e consequências por desempenho insuficiente.
A solução escolhida é a contratação de serviço de intermediação e agenciamento por plataforma tecnológica, com pagamento por quilômetro efetivamente executado e controle por resultados. O modelo atende à necessidade administrativa e é viável, desde que a Administração não trate a existência do aplicativo como prova suficiente de atendimento e estabeleça, desde o planejamento, mecanismos para medir e preservar a continuidade.

Botucatu 01 de Outubro de 2026.

Identificação do Servidor responsável pela elaboração do presente ETP:
Nome: Fernando Alves de Moura Sarzi
RI: 5842-4

Secretaria: Secretaria Municipal de Governo Depto: Governo

Assinatura: _____

Identificação do Servidor responsável pela elaboração do presente ETP:
Nome: Fabiano Batista da Silva
RI: 3195-0

Secretaria: Gabinete do Prefeito Depto: Gabinete do Prefeito

Assinatura: _____