

ESP-COORDENADORIA DE ESPORTES E LAZER

Estudo Técnico Preliminar 32/2026**1. Informações Básicas**

Número do processo: 016.00005514/2026-01

2. Descrição da necessidade

2.1. A Secretaria de Esportes do Estado de São Paulo, no exercício de suas competências institucionais, desenvolve e promove programas, ações e competições esportivas que integram o Calendário Esportivo Estadual, envolvendo a participação de atletas, equipes técnicas, delegações e representantes de municípios das diversas regiões do Estado.

2.2. A realização dessas competições pressupõe não apenas a organização das atividades esportivas propriamente ditas, mas também a disponibilização da infraestrutura logística indispensável à participação dos classificados, especialmente nas etapas e fases em que, de acordo com os respectivos regulamentos, compete à Secretaria de Esportes assegurar as condições necessárias para o deslocamento das delegações.

2.3. Nesse contexto, identifica-se como necessidade administrativa a garantia de transporte adequado, seguro, regular e tempestivo dos atletas e demais integrantes autorizados das delegações, desde os pontos de origem definidos pela Administração até os municípios e locais de realização das competições, bem como para o respectivo retorno, observadas as particularidades do calendário, as distâncias envolvidas e a distribuição territorial dos participantes.

2.4. A necessidade possui especial relevância em razão da dimensão territorial do Estado de São Paulo e da dispersão geográfica dos municípios participantes. As competições estaduais reúnem delegações provenientes de diferentes regiões, circunstância que resulta em deslocamentos intermunicipais de curta, média e longa distância e exige planejamento logístico compatível com o número de participantes, os locais de origem e destino e os períodos estabelecidos no calendário esportivo.

2.5. A indisponibilidade de transporte adequado comprometeria diretamente a participação dos atletas classificados e, consequentemente, a própria execução das competições programadas pela Secretaria. Trata-se, portanto, de serviço instrumental e indispensável à implementação da política pública esportiva, uma vez que a realização do evento, isoladamente considerada, não assegura sua efetividade se não forem proporcionadas condições materiais para que os participantes alcancem os locais das competições.

2.6. Sob essa perspectiva, o transporte das delegações também constitui instrumento de promoção da igualdade de condições de participação, especialmente porque evita que a capacidade econômica do atleta, da entidade ou do município de origem se transforme em fator determinante para o comparecimento às competições estaduais. A solução logística adotada pela Administração contribui, assim, para ampliar o acesso às ações esportivas promovidas pelo Estado e assegurar tratamento uniforme aos participantes abrangidos pelos respectivos regulamentos.

2.7. Os deslocamentos podem, em tese, ser realizados por diferentes modais, especialmente rodoviário e aéreo, a depender da distância, da localização dos municípios envolvidos, da disponibilidade de infraestrutura e das características específicas de cada competição. Entretanto, a experiência administrativa acumulada pela Pasta demonstra que o transporte rodoviário apresenta maior aderência às necessidades ordinárias das competições abrangidas pela contratação.

2.8. A opção rodoviária permite o deslocamento das delegações a partir de pontos previamente definidos pela Administração até os municípios de destino, reduzindo a necessidade de múltiplas conexões e de deslocamentos complementares até terminais aeroportuários. Tal característica assume particular importância para participantes provenientes de municípios afastados dos principais aeroportos do Estado.

2.9. Além disso, o transporte rodoviário possibilita maior flexibilidade para organização dos horários de partida e retorno, adequação dos itinerários às localidades atendidas e compatibilização dos deslocamentos com o cronograma das competições, sem prejuízo da necessária avaliação de economicidade e eficiência da solução, a ser aprofundada nos tópicos próprios deste Estudo Técnico Preliminar.

2.10. A necessidade administrativa não se limita, portanto, à simples disponibilização de veículos. Pretende-se assegurar uma solução de transporte capaz de atender às demandas decorrentes do Calendário Esportivo Estadual, mediante veículos adequados à natureza e à extensão dos deslocamentos, conduzidos por profissionais devidamente habilitados e observadas as normas aplicáveis ao transporte de passageiros, bem como os requisitos de segurança, conforto, manutenção e regularidade operacional definidos pela Administração.

2.11. De acordo com a sistemática adotada nos regulamentos das competições abrangidas, nas respectivas fases em que a responsabilidade é atribuída ao Estado, compete à Secretaria de Esportes proporcionar aos classificados - atletas e integrantes das delegações nos limites regulamentares - as condições de transporte, alojamento e alimentação necessárias à participação.

2.12. As necessidades de alimentação e alojamento são atendidas por instrumentos próprios celebrados com os municípios-sede, mediante transferência dos recursos necessários, observadas as regras aplicáveis a cada instrumento. O transporte, por sua vez, é providenciado diretamente pela Secretaria de Esportes, mediante contratação específica, considerando a necessidade de coordenação centralizada dos deslocamentos provenientes das diferentes regiões do Estado.

2.13. A centralização da contratação do transporte pela Pasta possibilita o planejamento integrado dos deslocamentos, a definição uniforme dos requisitos mínimos de execução, segurança e qualidade, o acompanhamento dos itinerários e serviços realizados, bem como a fiscalização administrativa da execução, evitando que a responsabilidade pela obtenção do transporte seja individualmente transferida aos participantes ou aos municípios de origem.

2.14. A demanda apresenta natureza planejável, porém variável quanto à sua execução, uma vez que os quantitativos efetivamente necessários estão relacionados ao calendário das competições, ao número de classificados, às localidades de origem, às sedes definidas para cada etapa e aos correspondentes períodos de realização. Essa característica deverá ser considerada na definição da solução e dos quantitativos estimados, de maneira a compatibilizar a contratação com a demanda efetivamente projetada pela Administração.

2.15. A contratação para o exercício de 2026 deverá, portanto, assegurar capacidade operacional suficiente para atendimento das necessidades de deslocamento previstas no Calendário Esportivo Estadual, garantindo continuidade às ações promovidas pela Secretaria e reduzindo o risco de prejuízo à participação dos atletas e à execução das competições decorrente da indisponibilidade de transporte.

2.16. A necessidade a ser satisfeita pode ser sintetizada, assim, na disponibilização de solução eficiente de transporte rodoviário para as delegações abrangidas pelos programas e competições estaduais, capaz de proporcionar deslocamentos intermunicipais seguros, adequados e compatíveis com o calendário esportivo, com as distâncias envolvidas e com a distribuição regional da demanda.

2.17. A contratação mostra-se, portanto, necessária à consecução das atividades finalísticas da Secretaria de Esportes, funcionando como suporte logístico essencial à execução das políticas públicas esportivas e à efetiva participação dos classificados nas competições promovidas pelo Estado, devendo a solução escolhida observar, simultaneamente, critérios de segurança, eficiência, economicidade, acessibilidade, conforto e adequada prestação do serviço.

3. Área requisitante

Área Requisitante	Responsável
Divisão de Esporte e Lazer	Emelly Muniz Armondes

4. Descrição dos Requisitos da Contratação

4.1. A solução a ser contratada deverá assegurar a prestação de serviços de transporte rodoviário de passageiros, sob regime de fretamento eventual, destinada ao deslocamento dos atletas, técnicos, integrantes das delegações e demais participantes autorizados pela Secretaria de Esportes, de acordo com as necessidades decorrentes do Calendário Esportivo Estadual de 2026.

4.2. A contratação deverá contemplar todos os recursos materiais, humanos, operacionais e logísticos necessários à execução integral dos deslocamentos, de modo a assegurar o transporte de ida e volta dos participantes entre os pontos de embarque e os locais de realização das competições, observados os itinerários, datas, horários e demais condições estabelecidas pela Administração.

4.3. O planejamento e a execução dos serviços deverão observar integralmente a Lei Federal nº 14.133, de 1º de abril de 2021, a regulamentação estadual aplicável, as normas relativas ao transporte rodoviário de passageiros e ao fretamento, as disposições dos órgãos competentes de trânsito e transporte, bem como as demais normas legais e regulamentares incidentes sobre o objeto.

4.4. Considerando que os deslocamentos ocorrerão entre diferentes municípios e regiões do Estado, a solução deverá possuir flexibilidade operacional suficiente para atendimento simultâneo ou sucessivo de diferentes itinerários, inclusive em períodos coincidentes, conforme as demandas decorrentes do calendário das competições.

4.5. A execução deverá ser precedida de adequado planejamento logístico, considerando, entre outros elementos, os pontos de origem e destino, as distâncias a serem percorridas, a quilometragem estimada, o número de diárias necessárias, os horários previstos para embarque e desembarque, o número estimado de passageiros, a duração dos deslocamentos e as características das localidades atendidas.

4.6. Os veículos disponibilizados deverão possuir capacidade compatível com a quantidade de passageiros prevista para cada deslocamento e apresentar condições adequadas de segurança, conservação, higiene, conforto e funcionamento, observadas as especificações mínimas a serem estabelecidas no Termo de Referência e as exigências dos órgãos reguladores competentes.

4.7. A frota empregada deverá encontrar-se devidamente registrada, licenciada e autorizada para a modalidade de transporte objeto da contratação, cabendo à contratada manter, durante toda a execução, a regularidade dos veículos, das autorizações, licenças, seguros e demais documentos exigidos pela legislação e regulamentação aplicáveis.

4.8. Deverão ser observados critérios relativos à idade e às condições de conservação da frota, de forma a reduzir riscos de falhas mecânicas, interrupções de viagens e comprometimento da segurança ou do conforto dos passageiros. Os parâmetros objetivos correspondentes serão estabelecidos no Termo de Referência em consonância com a regulamentação aplicável.

4.9. Os veículos deverão ser submetidos às manutenções preventivas e corretivas necessárias, permanecendo em condições adequadas de funcionamento durante toda a execução contratual. A Administração poderá exigir documentação comprobatória e realizar as verificações necessárias ao acompanhamento das condições da frota.

4.10. A contratada deverá disponibilizar veículos compatíveis com as características das viagens, especialmente quanto à duração dos percursos e às necessidades dos passageiros, contemplando os equipamentos e condições de conforto definidos no Termo de Referência.

4.11. Considerando a natureza do serviço e a possibilidade de deslocamentos de longa distância, deverão ser previstas condições que assegurem conforto adequado durante as viagens, inclusive quanto à climatização,

acomodação dos passageiros e disponibilidade de compartimento apropriado para bagagens, materiais e equipamentos das delegações, quando necessário.

4.12. A solução deverá contemplar veículos acessíveis sempre que necessário ao atendimento de passageiros com deficiência ou mobilidade reduzida, observadas as características da demanda informada pela Secretaria e a legislação aplicável, de forma a assegurar condições adequadas e dignas de participação nas competições.

4.13. Os motoristas designados para a execução dos serviços deverão possuir habilitação compatível com a categoria do veículo, experiência e qualificação necessárias à condução de transporte coletivo de passageiros e atender integralmente às exigências previstas na legislação de trânsito e nas normas dos órgãos reguladores competentes.

4.14. A contratada deverá assegurar o cumprimento das normas relativas à jornada de trabalho, aos períodos de descanso e aos demais requisitos de segurança aplicáveis aos motoristas profissionais, dimensionando sua equipe de modo compatível com a duração e as características de cada deslocamento.

4.15. Quando a extensão, duração ou demais características da viagem exigirem, a contratada deverá disponibilizar quantidade suficiente de motoristas para assegurar a continuidade do deslocamento sem violação dos períodos legais de direção e descanso, sem que essa circunstância prejudique os horários estabelecidos pela Administração.

4.16. A contratada deverá possuir estrutura operacional capaz de acompanhar os serviços e atender intercorrências durante os deslocamentos, mantendo canal de comunicação que permita contato com os responsáveis pela execução e adoção tempestiva das providências necessárias.

4.17. Deverá ser assegurada a continuidade do transporte em situações de pane, acidente, indisponibilidade superveniente do veículo ou qualquer outra ocorrência que impeça o prosseguimento da viagem, mediante substituição do veículo ou adoção de solução equivalente em prazo compatível com a necessidade da Administração, conforme parâmetros a serem definidos no Termo de Referência.

4.18. A substituição eventualmente necessária deverá ocorrer por veículo de categoria e capacidade iguais ou superiores às inicialmente previstas, em condições regulares de funcionamento e atendendo aos mesmos requisitos de segurança, conforto, documentação e qualidade estabelecidos para o veículo originalmente disponibilizado.

4.19. A contratada deverá adotar todas as medidas necessárias à segurança dos passageiros durante o embarque, o deslocamento e o desembarque, responsabilizando-se pela observância das normas de trânsito, pela adequada condução dos veículos e pelas demais obrigações inerentes à atividade de transporte.

4.20. Os serviços deverão ser executados com pontualidade e observância dos horários estabelecidos pela Secretaria, considerando que atrasos no transporte podem comprometer a participação dos atletas nas competições e, conseqüentemente, a própria programação dos eventos esportivos.

4.21. A execução deverá permitir o adequado acompanhamento e fiscalização pela Administração, devendo a contratada fornecer, sempre que solicitado, informações e documentos relacionados aos veículos, motoristas, itinerários, quilometragens, diárias e demais elementos necessários à comprovação da regular prestação dos serviços.

4.22. A sistemática de medição deverá ser estruturada de maneira objetiva e verificável, permitindo a correspondência entre os serviços efetivamente solicitados e executados e os respectivos valores devidos, especialmente quanto às unidades de medição adotadas para quilometragem e diárias.

4.23. Não serão admitidos pagamentos por serviços não efetivamente executados, devendo os mecanismos de solicitação, autorização, registro e ateste permitir a rastreabilidade dos deslocamentos realizados e o adequado controle da despesa pública.

4.24. A contratada deverá responsabilizar-se por todos os custos necessários à adequada execução do serviço, conforme composição estabelecida no Termo de Referência, de forma que a Administração disponha de parâmetros objetivos para a formação dos preços e para a posterior fiscalização contratual.

4.25. A solução deverá observar critérios e práticas de sustentabilidade aplicáveis ao objeto, especialmente aqueles relacionados à manutenção adequada da frota, controle da emissão de poluentes, eficiência na utilização dos veículos e destinação ambientalmente adequada dos resíduos decorrentes das atividades de manutenção, sem prejuízo de outras exigências estabelecidas pela legislação ambiental.

4.26. A contratada deverá manter, durante todo o período de execução, as condições de habilitação e qualificação exigidas para a contratação, bem como todas as autorizações, registros e documentos necessários ao exercício regular da atividade.

4.27. Os requisitos de qualificação técnica deverão guardar proporcionalidade com a natureza, o porte e os riscos da contratação e ter por finalidade demonstrar a capacidade da futura contratada para executar adequadamente o objeto, vedadas exigências desnecessárias ou que possam restringir injustificadamente a competitividade.

4.28. A definição dos requisitos deverá buscar equilíbrio entre segurança, qualidade, eficiência, economicidade e competitividade, evitando-se especificações excessivas que não representem benefício efetivo à Administração ou aos usuários do serviço.

4.29. Em síntese, a solução deverá assegurar capacidade operacional, disponibilidade de frota adequada, regularidade documental, qualificação dos profissionais envolvidos, segurança dos passageiros, pontualidade, continuidade dos serviços, mecanismos de contingência e condições suficientes para o acompanhamento e fiscalização pela Secretaria de Esportes.

4.30. As especificações técnicas detalhadas, os prazos de atendimento, as características mínimas dos veículos, as condições de substituição, os procedimentos para solicitação das viagens, os mecanismos de medição, os critérios de fiscalização e as demais obrigações operacionais serão detalhados no Termo de Referência, em conformidade com as conclusões deste Estudo Técnico Preliminar.

5. Levantamento de Mercado

5.1. O levantamento de mercado constitui etapa destinada à identificação e avaliação das soluções disponíveis para atendimento da necessidade descrita neste Estudo Técnico Preliminar, permitindo à Administração conhecer as alternativas existentes, suas características operacionais, vantagens, limitações e aderência à demanda, de modo a subsidiar a escolha da solução que melhor atenda ao interesse público.

5.2. Para a presente contratação, o levantamento considerou especialmente a natureza dos deslocamentos, a distribuição geográfica das delegações, a localização dos municípios de origem e de destino, o número estimado de participantes, a necessidade de transporte coletivo, a possibilidade de realização simultânea de deslocamentos, as características do Calendário Esportivo Estadual e a necessidade de compatibilização dos horários das viagens com a programação das competições.

5.3. Para fins do levantamento de mercado, foram consideradas as características do objeto, as alternativas disponíveis para atendimento da necessidade administrativa, as contratações similares realizadas por outros órgãos ou entidades e as consultas e referências de mercado pertinentes, cujos documentos e elementos de suporte encontram-se juntados aos autos e integram a instrução da presente contratação.

5.4. O levantamento buscou identificar não apenas a existência de fornecedores aptos à prestação dos serviços, mas, principalmente, as diferentes formas pelas quais a necessidade administrativa poderia ser atendida, evitando-se a definição antecipada de uma solução sem a correspondente análise das alternativas disponíveis.

5.5. Considerando as características da demanda, foram identificadas, em princípio, as seguintes alternativas para atendimento da necessidade:

- I – utilização de transporte aéreo, combinado, quando necessário, com transporte terrestre complementar;
- II – utilização de frota própria ou de veículos disponibilizados diretamente pela Administração Pública;
- III – contratação de serviço de transporte rodoviário de passageiros, sob regime de fretamento eventual.

Análise da alternativa de transporte aéreo

5.6. A utilização do transporte aéreo foi considerada em razão da possibilidade de redução do tempo de deslocamento em determinados percursos de longa distância. Entretanto, sua utilização como solução geral para atendimento das competições estaduais apresenta limitações relevantes de natureza territorial, logística e operacional.

5.7. A demanda objeto deste Estudo abrange delegações provenientes de diferentes regiões do Estado de São Paulo e deslocamentos destinados a municípios igualmente distribuídos pelo território estadual. A malha aeroportuária, contudo, não apresenta correspondência direta com os pontos de origem e destino necessários à execução do Calendário Esportivo.

5.8. Assim, mesmo quando houver aeroporto com operação comercial relativamente próximo ao município de origem ou destino, a utilização do modal aéreo não elimina a necessidade de transporte terrestre. Ao contrário, seria necessário organizar deslocamentos entre os pontos de concentração das delegações e os aeroportos de embarque, bem como entre os aeroportos de destino, os locais de hospedagem e os locais de realização das competições.

5.9. A adoção generalizada dessa alternativa produziria, portanto, uma operação logística fragmentada, envolvendo diferentes etapas de transporte, maior número de embarques e desembarques, movimentação adicional de bagagens e equipamentos esportivos e necessidade de coordenação entre horários de voos e programação das competições.

5.10. Deve-se considerar, ainda, que as delegações são compostas por grupos de participantes que precisam se deslocar de maneira coordenada. No transporte aéreo, a disponibilidade de assentos em um mesmo voo, os horários da malha comercial, eventuais conexões e alterações ou cancelamentos constituem fatores adicionais a serem considerados na organização dos deslocamentos.

5.11. Sob o aspecto econômico, a utilização do transporte aéreo exigiria considerar não apenas o preço individual das passagens, mas o custo global da solução, abrangendo os deslocamentos terrestres complementares, eventuais bagagens e equipamentos, transferências entre aeroportos, hospedagens adicionais eventualmente decorrentes da incompatibilidade de horários e demais custos relacionados à operação.

5.12. Dessa forma, embora o transporte aéreo possa, excepcionalmente, apresentar vantagens para situações específicas, não se mostra como solução de caráter geral mais aderente à configuração da demanda objeto deste Estudo, sobretudo em razão da dispersão territorial dos participantes e da necessidade de atendimento de localidades que não dispõem de infraestrutura aeroportuária compatível.

Análise da utilização de frota própria ou disponibilizada pela Administração

5.13. Também foi considerada a possibilidade de atendimento da necessidade mediante utilização de frota própria da Secretaria de Esportes ou de veículos eventualmente disponibilizados por outros órgãos e entidades da Administração Pública.

5.14. Essa alternativa, embora possa ser utilizada para demandas pontuais e de menor dimensão, pressuporia a existência de frota de ônibus em quantidade suficiente para atender simultaneamente às diferentes regiões e etapas das competições, além da disponibilidade permanente de motoristas habilitados, estrutura de manutenção, abastecimento, seguros, licenciamento, gestão operacional e veículos de contingência.

5.15. A demanda objeto da contratação apresenta variação significativa de itinerários, datas, quilometragens e quantitativos de veículos, podendo ocorrer deslocamentos simultâneos a partir de diferentes regiões do Estado. Consequentemente, seu atendimento integral por frota própria exigiria estrutura permanente dimensionada para os períodos de maior demanda, ainda que essa capacidade permanecesse parcialmente ociosa nos demais períodos.

5.16. Nesse cenário, a constituição ou ampliação de frota própria exclusivamente para atendimento da necessidade analisada implicaria aquisição de veículos, custos permanentes de manutenção e depreciação, contratação ou disponibilização de pessoal especializado, estrutura administrativa de gestão e demais despesas associadas à propriedade e operação da frota.

5.17. Assim, considerando a natureza eventual e variável dos deslocamentos e a necessidade de capacidade operacional distribuída territorialmente, a utilização exclusiva de frota própria não se apresenta, para a demanda analisada, como solução suficiente para assegurar o atendimento integral e tempestivo do Calendário Esportivo Estadual.

Análise da contratação de transporte rodoviário por fretamento eventual

5.18. A terceira alternativa analisada consiste na contratação de empresa especializada na prestação de serviços de transporte rodoviário coletivo de passageiros, sob regime de fretamento eventual, com disponibilização dos veículos, motoristas e demais recursos necessários à execução dos deslocamentos demandados pela Secretaria.

5.19. Essa solução apresenta maior aderência à natureza da necessidade identificada, pois permite que a Administração solicite os serviços de acordo com o Calendário Esportivo e com os deslocamentos efetivamente necessários, sem assumir os custos fixos e as obrigações inerentes à manutenção de frota própria dimensionada para os períodos de maior demanda.

5.20. O transporte rodoviário permite, ainda, maior flexibilidade na definição dos pontos de embarque e desembarque, possibilitando deslocamentos entre localidades que não contam com aeroportos ou outros meios regulares de transporte coletivo compatíveis com a quantidade de participantes e os horários das competições.

5.21. A utilização de ônibus também possibilita que as delegações realizem o deslocamento de forma conjunta, favorecendo a organização logística, o controle dos participantes, o transporte de bagagens e materiais esportivos e a compatibilização dos horários de chegada e saída com a programação definida pela Secretaria.

5.22. A solução permite, ademais, dimensionar a prestação dos serviços de acordo com a demanda efetivamente prevista, considerando quilometragem, diárias, quantidade de veículos, localidades de origem e destino e períodos de utilização, sem necessidade de aquisição de ativos pela Administração.

Avaliação do tipo de veículo

5.23. Definido o transporte rodoviário como a alternativa que apresenta maior aderência à necessidade, o levantamento de mercado também considerou as características dos veículos disponíveis para execução dos serviços.

5.24. Para deslocamentos de delegações compostas por número expressivo de participantes, a utilização de ônibus com maior capacidade de passageiros tende a proporcionar melhor aproveitamento da capacidade do veículo e racionalização do número de viagens, além de permitir que os integrantes de uma mesma delegação permaneçam agrupados durante o percurso.

5.25. A utilização de veículos de maior capacidade deve, entretanto, ser compatibilizada com a demanda concreta de cada deslocamento, evitando-se tanto o fracionamento desnecessário de uma delegação em diversos veículos quanto o emprego sistemático de veículos com capacidade muito superior ao número de passageiros, situação que poderia gerar ineficiência econômica.

5.26. As características mínimas dos veículos deverão, portanto, ser definidas no Termo de Referência a partir das necessidades operacionais identificadas, observados critérios relacionados à capacidade, segurança, conforto, acessibilidade, espaço para bagagens e equipamentos, condições de conservação e demais requisitos previstos na regulamentação aplicável.

5.27. O levantamento de mercado realizado evidencia a existência de mercado fornecedor apto à prestação dos serviços de transporte rodoviário coletivo de passageiros sob regime de fretamento eventual, inclusive com atuação regional, conforme consultas, referências e contratações similares que integram a instrução dos autos.

Estrutura e disponibilidade do mercado fornecedor

5.27. O levantamento realizado indica a existência de mercado fornecedor apto à prestação de serviços de transporte rodoviário coletivo sob regime de fretamento, inclusive com atuação regional no Estado de São Paulo, circunstância relevante diante da distribuição territorial da demanda.

5.28. A existência de prestadores distribuídos por diferentes regiões possibilita estruturar a contratação de maneira a estimular a participação de empresas com capacidade operacional regional, reduzir deslocamentos improdutivos e ampliar o universo de potenciais interessados, desde que preservadas a eficiência operacional e a economia de escala.

5.29. A definição dos requisitos técnicos da contratação deverá observar as práticas usualmente disponíveis no mercado e limitar-se às exigências efetivamente necessárias à adequada execução do objeto, de modo a não estabelecer condições desproporcionais ou restritivas à competição.

5.30. Nesse sentido, requisitos relativos à frota, qualificação dos motoristas, autorizações para prestação do serviço, segurança, manutenção, contingência e capacidade operacional deverão guardar relação direta com os riscos e características da contratação, preservando-se a competitividade do certame.

5.31. A análise comparativa das soluções identificadas pode ser sintetizada da seguinte forma:

Alternativa	Principais aspectos identificados
Transporte aéreo	Redução do tempo em determinados trajetos, porém com cobertura territorial limitada, dependência da malha aérea, necessidade de transporte terrestre complementar e maior fragmentação logística
Frota própria /disponibilizada pela Administração	Maior controle direto da operação, porém demanda disponibilidade permanente de veículos, motoristas, manutenção, seguros, gestão e capacidade suficiente para atender picos e simultaneidade de deslocamentos
Transporte rodoviário por fretamento eventual	Maior capilaridade territorial, flexibilidade de itinerários, possibilidade de transporte conjunto das delegações, adaptação à demanda variável e transferência da estrutura operacional da frota ao prestador

5.32. A partir das alternativas examinadas, verifica-se que a contratação de serviço especializado de transporte rodoviário coletivo de passageiros, sob regime de fretamento eventual, apresenta maior aderência às características da demanda da Secretaria de Esportes, especialmente em razão da dispersão territorial dos participantes, da variabilidade dos itinerários, da necessidade de atendimento de diferentes regiões e da natureza eventual dos deslocamentos.

5.33. A solução permite que a Administração disponha da capacidade de transporte necessária nos períodos de realização das competições sem assumir os custos permanentes relacionados à aquisição, manutenção e gestão de frota própria, ao mesmo tempo em que proporciona maior flexibilidade operacional do que aquela verificada na utilização do transporte aéreo.

5.34. A análise das alternativas e do mercado fornecedor demonstra a existência de pluralidade de empresas potencialmente aptas à execução do objeto, inclusive prestadores com atuação regional, conforme consultas ao mercado, referências e contratações similares consideradas no levantamento de mercado e devidamente juntadas aos autos. Tal cenário indica, em princípio, a existência de ambiente competitivo para a contratação, sem prejuízo da verificação das condições efetivas de competitividade nas etapas subsequentes da fase preparatória.

5.35. Diante do levantamento realizado, conclui-se que a solução a ser aprofundada nos itens subsequentes deste Estudo Técnico Preliminar consiste na contratação de empresa especializada para prestação de serviços de transporte rodoviário coletivo de passageiros, sob regime de fretamento eventual, observadas as especificações, quantitativos estimados, divisão territorial e demais condições definidas a partir das necessidades da Secretaria de Esportes.

6. Descrição da solução como um todo

6.1. A partir da necessidade identificada e das alternativas examinadas no levantamento de mercado, conclui-se que a solução mais adequada consiste na contratação de empresa especializada para prestação de serviços de transporte rodoviário coletivo de passageiros, sob regime de fretamento eventual, destinados ao atendimento das demandas decorrentes do Calendário Esportivo Estadual de 2026, conforme condições, quantitativos estimados, itinerários e demais especificações a serem estabelecidos no Termo de Referência.

6.2. A solução deverá compreender a disponibilização, pela futura contratada, de veículos e motoristas, bem como de toda a estrutura operacional necessária à realização dos deslocamentos solicitados pela Secretaria de Esportes, incluindo os custos e providências indispensáveis à execução regular, segura e contínua dos serviços, nos termos definidos no instrumento convocatório e no Termo de Referência.

6.3. O modelo de fretamento eventual mostra-se compatível com a natureza da demanda, caracterizada pela ocorrência de deslocamentos em datas, períodos, localidades, distâncias e quantitativos variáveis, relacionados à realização das competições previstas no Calendário Esportivo Estadual.

6.4. Dessa forma, a Administração não pretende manter veículos permanentemente à sua disposição, mas contratar capacidade de transporte para atendimento das viagens efetivamente demandadas, de acordo com a programação esportiva e as ordens ou solicitações de serviço emitidas durante a execução contratual.

6.5. A solução deverá possibilitar a realização de deslocamentos intermunicipais de ida e retorno, abrangendo os pontos de embarque definidos pela Secretaria, os municípios-sede das competições e, quando previsto na programação e necessário à execução da política pública, os demais deslocamentos vinculados à participação das delegações.

Características dos veículos

6.6. Considerando o perfil das delegações e a necessidade de racionalização dos deslocamentos, a solução deverá contemplar, como regra, a utilização de ônibus com capacidade mínima de 44 (quarenta e quatro) passageiros, sem prejuízo da definição, no Termo de Referência, das características técnicas necessárias à adequada execução dos serviços.

6.7. A utilização de veículos com essa capacidade permite o transporte conjunto de parcela significativa ou da integralidade das delegações, conforme sua composição, reduzindo a necessidade de fracionamento dos grupos e contribuindo para a racionalização da quantidade de veículos empregados e para a organização logística dos deslocamentos.

6.8. A capacidade mínima estabelecida deverá ser considerada conjuntamente com o número efetivo de passageiros de cada viagem, cabendo à Administração planejar os deslocamentos de maneira a buscar utilização eficiente dos veículos, evitando, sempre que possível, tanto a insuficiência de lugares quanto o emprego desnecessário de capacidade significativamente superior à demanda.

6.9. Os veículos deverão apresentar características compatíveis com viagens intermunicipais, inclusive de média e longa duração, assegurando condições adequadas de segurança, conservação, higiene, ergonomia e conforto aos passageiros.

6.10. Deverão ser disponibilizados veículos dotados, no mínimo, dos equipamentos e funcionalidades definidos no Termo de Referência, considerando as necessidades identificadas neste Estudo, especialmente:

I – sistema de climatização em perfeito funcionamento;

II – poltronas apropriadas a deslocamentos rodoviários, com condições adequadas de conforto;

III – sanitário, quando exigido em razão da natureza e duração dos deslocamentos;

IV – compartimento adequado para acomodação de bagagens e materiais das delegações;

V – equipamentos obrigatórios de segurança previstos na legislação;

VI – condições adequadas de iluminação, ventilação, limpeza e conservação interna e externa;

VII – recursos destinados à conservação ou refrigeração de líquidos e alimentos, quando tecnicamente necessário e previsto nas especificações da contratação; e

VIII – demais equipamentos obrigatórios ou necessários à adequada execução do serviço.

6.11. A definição das características dos veículos deverá considerar que as delegações podem transportar, além das bagagens pessoais, materiais e equipamentos relacionados às modalidades esportivas, circunstância que deverá ser contemplada no dimensionamento da capacidade de armazenamento.

Regularidade, conservação e segurança da frota

6.12. Todos os veículos utilizados na execução deverão estar em situação regular perante os órgãos competentes, possuir documentação válida e atender integralmente às normas legais e regulamentares aplicáveis ao transporte rodoviário coletivo de passageiros e ao fretamento.

6.13. Considerando a realização de deslocamentos intermunicipais no Estado de São Paulo, os veículos e a empresa prestadora deverão possuir os registros, autorizações e demais condições exigidas pela Agência de Transporte do Estado de São Paulo – ARTESP, quando aplicáveis ao serviço executado, sem prejuízo das demais exigências estabelecidas pelos órgãos competentes.

6.14. A frota disponibilizada deverá permanecer em adequado estado de conservação e funcionamento durante toda a execução, devendo a contratada realizar as manutenções preventivas e corretivas necessárias e manter os veículos em condições compatíveis com a segurança dos passageiros e a continuidade dos serviços.

6.15. Os veículos deverão atender ao limite de idade e aos demais requisitos técnicos que venham a ser estabelecidos no Termo de Referência, observada a regulamentação aplicável e a necessidade de preservar simultaneamente a segurança, a qualidade da prestação e a competitividade do certame.

6.16. A Administração poderá realizar ou determinar verificações das condições dos veículos e da documentação correspondente antes ou durante a execução das viagens, sem prejuízo da responsabilidade integral da contratada pela regularidade e segurança da frota disponibilizada.

Motoristas

6.17. Os motoristas empregados na execução deverão estar regularmente habilitados para a condução dos veículos utilizados e atender aos requisitos legais e regulamentares aplicáveis ao transporte coletivo de passageiros.

6.18. A contratada deverá disponibilizar profissionais capacitados e em condições adequadas para execução das viagens, responsabilizando-se pela verificação da habilitação, regularidade documental, capacitação e demais requisitos necessários ao exercício da atividade.

6.19. Os motoristas deverão apresentar-se adequadamente identificados e uniformizados durante a prestação dos serviços, mantendo postura profissional compatível com a natureza do atendimento prestado aos participantes das competições estaduais.

6.20. A programação dos serviços deverá observar integralmente as normas relativas à jornada dos motoristas profissionais, períodos de direção, descanso e demais regras destinadas à segurança do transporte.

6.21. Sempre que a duração ou as características do deslocamento exigirem, caberá à contratada disponibilizar motorista adicional ou realizar a substituição do condutor, de modo a assegurar a continuidade da viagem sem descumprimento das normas aplicáveis à jornada e ao descanso profissional.

Dinâmica operacional da solução

6.22. Os serviços serão executados de acordo com as demandas encaminhadas pela Secretaria de Esportes, mediante instrumento de solicitação a ser definido no Termo de Referência, contendo as informações necessárias à organização de cada deslocamento.

6.23. A solicitação deverá indicar, conforme aplicável, o ponto de origem, destino, data e horário previstos para apresentação do veículo, quantidade estimada de passageiros, período de permanência, previsão de retorno e demais informações necessárias à adequada execução.

6.24. A contratada deverá possuir capacidade operacional para atender às solicitações nos prazos estabelecidos, inclusive quando houver necessidade de execução simultânea de viagens em diferentes regiões do Estado, observados os limites quantitativos e as condições da contratação.

6.25. Os veículos deverão apresentar-se nos locais de embarque com antecedência suficiente para conferência e organização das delegações, de modo a evitar atrasos que possam comprometer a programação esportiva.

6.26. A execução dos serviços deverá observar rigorosamente os itinerários e horários definidos ou autorizados pela Administração, ressalvadas alterações justificadas por condições de tráfego, segurança, interdições viárias, caso fortuito, força maior ou outras circunstâncias supervenientes devidamente comunicadas.

Continuidade e contingência

6.27. A solução deverá prever mecanismos de contingência capazes de assegurar a continuidade do transporte diante de pane mecânica, acidente, indisponibilidade do veículo ou qualquer outra ocorrência que impossibilite a continuidade segura da viagem.

6.28. Nessas hipóteses, caberá à contratada adotar imediatamente as providências necessárias para minimizar os impactos aos passageiros e disponibilizar veículo substituto em prazo compatível com a urgência da situação e com os parâmetros objetivos estabelecidos no Termo de Referência.

6.29. O veículo substituto deverá possuir capacidade e características iguais ou superiores às exigidas para o serviço originalmente programado, bem como atender integralmente às condições de segurança, conservação, conforto e regularidade documental previstas na contratação.

6.30. A contratada deverá manter estrutura de atendimento operacional apta a receber e solucionar ocorrências relacionadas às viagens durante os períodos em que houver serviços em execução, possibilitando comunicação tempestiva entre seus responsáveis e os representantes da Administração.

Acessibilidade

6.31. A solução deverá contemplar o atendimento adequado aos passageiros com deficiência ou mobilidade reduzida, observadas as características das delegações e as informações previamente fornecidas pela Secretaria.

6.32. Quando identificada a necessidade, deverão ser disponibilizados veículos com os recursos de acessibilidade compatíveis com a condição dos passageiros, observadas as normas técnicas e legais aplicáveis, sem prejuízo das demais condições de segurança e conforto estabelecidas para a contratação.

Sustentabilidade ambiental

6.33. A solução deverá incorporar práticas de sustentabilidade ambiental compatíveis com a natureza do objeto, especialmente aquelas relacionadas à manutenção adequada dos veículos, eficiência operacional da frota, controle das emissões atmosféricas e cumprimento da legislação ambiental aplicável.

6.34. Os veículos deverão permanecer em condições de funcionamento que reduzam emissões excessivas de poluentes, cabendo à contratada cumprir os programas, inspeções, controles e demais obrigações ambientais incidentes sobre a atividade e sobre a frota utilizada.

6.35. Eventuais exigências relacionadas à mensuração, compensação ou neutralização de emissões de gases de efeito estufa deverão possuir critérios objetivos, verificáveis e compatíveis com o objeto, observadas a proporcionalidade da medida e a preservação da competitividade da contratação.

Medição, controle e fiscalização

6.36. A solução deverá possibilitar o acompanhamento individualizado dos serviços executados, permitindo à Administração identificar, no mínimo, a viagem realizada, veículo utilizado, motorista responsável, origem, destino, período de execução, quilometragem e demais informações necessárias à medição e ao ateste.

6.37. A sistemática de medição deverá guardar correspondência com as unidades adotadas para formação dos preços da contratação, especialmente quilometragem e diárias, assegurando objetividade, transparência e rastreabilidade na apuração dos valores devidos.

6.38. Somente poderão ser objeto de pagamento os serviços efetivamente solicitados, executados e regularmente atestados pela Administração, observadas as regras de medição estabelecidas no Termo de Referência.

6.39. A contratada deverá fornecer os documentos e informações necessários à fiscalização, inclusive aqueles relacionados à regularidade dos veículos e motoristas e à comprovação dos deslocamentos realizados.

Resultado esperado da solução

6.40. A solução descrita deverá proporcionar à Secretaria de Esportes capacidade de atendimento às demandas de transporte decorrentes do Calendário Esportivo Estadual de 2026 de maneira planejada, segura, flexível e compatível com a distribuição territorial das competições e das delegações.

6.41. Espera-se, com a contratação, reduzir riscos de indisponibilidade de transporte, atrasos, interrupções de viagens e demais ocorrências capazes de comprometer a participação dos atletas e a programação dos eventos, assegurando condições adequadas para execução das políticas públicas esportivas.

6.42. A opção pela contratação de serviço de fretamento eventual permite, ainda, que a Administração utilize os serviços conforme a demanda efetivamente existente, sem necessidade de aquisição e manutenção de frota própria dimensionada para os períodos de maior utilização.

6.43. Diante das características identificadas ao longo deste Estudo Técnico Preliminar, conclui-se que a solução consistente na contratação de empresa especializada para prestação de serviços de transporte rodoviário coletivo de passageiros, sob regime de fretamento eventual, mediante disponibilização de veículos, motoristas e estrutura operacional necessária, apresenta-se adequada ao atendimento da necessidade da Secretaria de Esportes, devendo suas especificações e condições de execução ser detalhadas no respectivo Termo de Referência.

7. Estimativa das Quantidades a serem Contratadas

7.1. A estimativa dos quantitativos necessários à contratação foi elaborada a partir das demandas projetadas para atendimento do Calendário Esportivo Estadual de 2026, considerando os deslocamentos das delegações participantes das competições abrangidas pela presente contratação.

7.2. Para dimensionamento da demanda, foram considerados, especialmente, os levantamentos realizados pelas unidades regionais da Secretaria de Esportes, os pontos previstos para embarque das delegações, os municípios-sede das competições, as distâncias estimadas entre origem e destino, os períodos de realização dos eventos, a necessidade de permanência dos veículos à disposição das delegações e os correspondentes deslocamentos de retorno.

7.3. A metodologia adotada busca estabelecer quantitativos compatíveis com a demanda efetivamente projetada, evitando tanto o subdimensionamento, que poderia comprometer o transporte dos participantes e a realização das competições, quanto o superdimensionamento, que poderia resultar em previsão de serviços superiores às necessidades da Administração.

Metodologia para estimativa da quilometragem

7.4. A estimativa de quilometragem foi construída a partir dos deslocamentos previstos entre os pontos de origem definidos pela Administração e os respectivos municípios-sede das competições, considerando os percursos de ida e retorno e, quando aplicável, os demais deslocamentos necessários à execução dos serviços.

7.5. Para cada unidade regional, deverão ser considerados os itinerários relacionados às competições para as quais haja previsão de participação de delegações sob responsabilidade de transporte da Secretaria, permitindo identificar a distância estimada correspondente a cada deslocamento.

7.6. A quilometragem constitui unidade relevante para dimensionamento da contratação em razão da relação direta entre a distância percorrida e parte significativa dos custos operacionais do transporte, tais como combustível, desgaste e manutenção dos veículos, entre outros componentes associados à execução.

7.7. Os quantitativos consolidados deverão representar a soma das quilometragens estimadas para os deslocamentos previstos durante o período de execução, observada a distribuição territorial da demanda e a modelagem da contratação definida neste Estudo.

Metodologia para estimativa das diárias

7.8. Além da quilometragem, a estimativa considera a quantidade de diárias necessárias nos casos em que o veículo deva permanecer à disposição da Administração ou da respectiva delegação durante o período de realização da competição.

7.9. A diária corresponde ao período de disponibilização do veículo e da estrutura operacional associada à execução do serviço, conforme critérios que serão objetivamente estabelecidos no Termo de Referência.

7.10. Sua utilização decorre da própria dinâmica das competições, uma vez que, em determinadas situações, após transportar a delegação até o município-sede, mostra-se operacionalmente necessário que o veículo permaneça disponível durante o período do evento para assegurar o atendimento da programação prevista e o posterior retorno dos participantes.

7.11. O quantitativo de diárias deverá guardar correspondência com o período de permanência efetivamente projetado para cada competição e com o número de veículos necessários ao atendimento das respectivas delegações, vedada a contabilização de períodos sem efetiva disponibilização nos termos definidos para a contratação.

Premissas utilizadas no dimensionamento

7.12. Para fins de estimativa dos quantitativos, deverão ser observadas, conforme aplicáveis a cada deslocamento, as seguintes premissas:

I – Calendário Esportivo Estadual previsto para o exercício de 2026;

II – modalidades e competições abrangidas pela contratação;

III – municípios definidos ou estimados como sedes das etapas e fases das competições;

IV – pontos de origem e embarque definidos pela Secretaria;

V – número estimado de delegações e participantes;

VI – capacidade dos veículos prevista para a solução;

VII – distância estimada entre os pontos de origem e destino;

VIII – percurso de ida e retorno;

IX – período de realização de cada competição;

X – necessidade de permanência do veículo no município-sede;

XI – possibilidade de ocorrência simultânea de competições ou deslocamentos em diferentes regiões; e

XII – histórico de execução de serviços de natureza semelhante, quando aplicável e tecnicamente pertinente.

7.13. A estimativa deverá considerar a capacidade mínima dos veículos estabelecida para a contratação e o número projetado de passageiros por delegação, buscando-se racionalizar a utilização da frota e reduzir, sempre que possível, o emprego de veículos em quantidade superior à necessária.

7.14. A ocorrência de eventos simultâneos deverá ser considerada no dimensionamento, especialmente porque a realização concomitante de competições em diferentes municípios poderá exigir a disponibilização de múltiplos veículos no mesmo período.

Definição das cidades-sede e períodos de realização

7.15. Para o exercício de 2026, as competições abrangidas pela presente contratação serão realizadas de acordo com o Calendário Esportivo Estadual e com as definições das respectivas áreas responsáveis. A quilometragem e diárias definidas no presente estudo foram elaboradas pelas Diretorias Regionais contemplando o deslocamento dos locais sede das Seções Regionais de Esporte e Lazer até os locais sede dos Jogos (relacionados no item 7.16, além das diárias, que é o período em que as empresas permanecerão com os veículos no local designado. Após levantamento de cada Seção, bem como a definição das SEDES dos jogos, conforme abaixo, especificou-se a seguinte quantidade de quilometragem e diária, conforme distribuição abaixo:

7.16. Para fins de dimensionamento dos quantitativos, foram consideradas as seguintes cidades-sede e períodos:

FUTEBOL – MASCULINO E FEMININO

- Categoria Sub-11 – Masculino: Município de Lucélia – 29/11 a 08/12;
- Categoria Sub-13 – Masculino: Município de Monte Aprazível – 10/12 a 19/12;
- Categoria Sub-15 – Masculino: Município de São Manuel – 27/11 a 06/12;
- Categoria Sub-14 – Feminino: Município de Presidente Epitácio – 10/12 a 19/12;
- Categoria Sub-17 – Feminino: Município de Presidente Epitácio – 10/12 a 19/12.

PRÓ-ATLETISMO

- Município-sede: Município de Presidente Prudente;
- Período de realização: 27 a 29/11.

PRÓ-NATAÇÃO

- Município-sede: Santana do Parnaíba
- Período de realização: 27 a 29/11.

Obs: Os locais e períodos de realização indicados correspondem ao planejamento atual dos eventos e possuem caráter estimativo, podendo sofrer alterações em razão de ajustes no calendário esportivo, necessidades administrativas, operacionais ou outras circunstâncias relacionadas à realização das competições, sem alteração da finalidade da contratação. Eventuais alterações serão previamente comunicadas à contratada, observadas as condições estabelecidas no instrumento convocatório e no contrato.

7.17. As informações relativas às cidades-sede e aos períodos de realização constituem elementos essenciais para o cálculo das distâncias e do período de disponibilização dos veículos, razão pela qual deverão guardar correspondência com o Calendário Esportivo e com os demais documentos técnicos que integram a instrução da contratação.

Consolidação dos quantitativos

7.18. Para definição do quantitativo estimado de veículos, foram considerados os levantamentos encaminhados pelas Seções Regionais de Esporte e Lazer, elaborados a partir das necessidades previstas para participação das respectivas delegações no Campeonato Estadual de Futebol, Pró-Atletismo e Pró-Natação.

7.19. O dimensionamento da quantidade de ônibus considerou as demandas informadas por cada Seção Regional, os deslocamentos previstos para as competições, as cidades-sede, os períodos de realização dos eventos e a necessidade de disponibilização dos veículos para atendimento das delegações, observada a capacidade mínima prevista para os ônibus e as características operacionais de cada deslocamento.

7.20. Após a consolidação dos levantamentos encaminhados pelas Seções Regionais, obteve-se a necessidade estimada de **106 (cento e seis) ônibus**, distribuídos da seguinte forma: **Araraquara – 6; Araçatuba – 6; Bauru – 8; Barretos – 4; Campinas – 7; Capital – 11; Grande São Paulo – 11; Franca – 6; Marília – 7; Presidente Prudente – 6; Ribeirão Preto – 6; Santos – 8; São José do Rio Preto – 5; Sorocaba – 9; e São José dos Campos – 6**, totalizando **106 veículos**.

7.21. A mesma memória de cálculo considerou, para cada Seção Regional, a quilometragem estimada de ida e volta, acrescida dos deslocamentos internos quando previstos, bem como a quantidade de diárias necessária para permanência dos veículos à disposição das delegações. A consolidação dessas informações resultou na estimativa global de **108.786 (cento e oito mil, setecentos e oitenta e seis) quilômetros e 731 (setecentas e trinta e uma) diárias**.

7.22. Os quantitativos possuem caráter estimativo e foram estabelecidos com base nas informações encaminhadas pelas Seções Regionais de Esporte e Lazer. A memória de cálculo detalhada e os documentos que fundamentam os quantitativos encontram-se juntados aos autos nos documentos SEI nº 0120281042 do Processo 016.00005514/2026-01, assegurando a rastreabilidade da estimativa.

Lote	Unidades/Regiões abrangidas	Quilometragem estimada	Diárias estimadas
Lote 01	SANTOS, CAPITAL, GRANDE SÃO PAULO e SÃO JOSÉ DOS CAMPOS	42.397	248
Lote 02	SOROCABA e CAMPINAS	19.710	102
Lote 03	PRESIDENTE PRUDENTE e ARAÇATUBA	10.600	88
Lote 04	BAURU e MARÍLIA	12300	94
Lote 05	ARARAQUARA, BARRETOS, FRANCA, RIBEIRÃO PRETO e SÃO JOSÉ DO RIO PRETO	23.779	199
TOTAL ESTIMADO		108.786	731

Natureza estimativa dos quantitativos

- 7.23. Os quantitativos previstos possuem natureza estimativa, uma vez que a execução efetiva dos serviços estará condicionada às necessidades concretamente verificadas durante o Calendário Esportivo Estadual, inclusive quanto às delegações classificadas, aos municípios participantes, às sedes das competições, aos itinerários e às demais circunstâncias operacionais.
- 7.24. A natureza estimativa da demanda não afasta a necessidade de adequado dimensionamento prévio. Ao contrário, exige que a Administração utilize as melhores informações disponíveis no momento do planejamento para estabelecer quantitativos razoáveis e tecnicamente fundamentados.
- 7.25. Eventuais alterações supervenientes no Calendário Esportivo ou nas condições de realização das competições deverão ser administradas dentro dos limites e mecanismos admitidos pela contratação e pela legislação aplicável, não constituindo a estimativa autorização para contratação ou pagamento de serviços sem correspondente necessidade e efetiva execução.
- 7.26. A Administração solicitará os serviços de acordo com sua efetiva necessidade, observados os limites quantitativos da contratação, não havendo obrigação de utilização integral das estimativas exclusivamente em razão de sua previsão neste Estudo Técnico Preliminar.

Conclusão quanto ao dimensionamento

- 7.27. A metodologia adotada permite relacionar os quantitativos previstos à necessidade concreta da política pública, estabelecendo vínculo entre o Calendário Esportivo, as delegações atendidas, as localidades de origem e destino e os períodos de permanência dos veículos.
- 7.28. Dessa forma, a estimativa de quilômetros e diárias deverá representar a demanda razoavelmente esperada para o exercício de 2026, constituindo parâmetro para o dimensionamento da contratação, elaboração da pesquisa de preços, avaliação da disponibilidade orçamentária e posterior execução dos serviços.
- 7.29. Os quantitativos consolidados e suas respectivas memórias de cálculo integrarão os documentos da contratação, assegurando transparência, verificabilidade e adequada fundamentação do dimensionamento realizado pela Administração.

LOTE 01

DIRETORIAS	KM (A)	DIÁRIAS (C)
SANTOS	10.552	80
CAPITAL	11.665	63
GRANDE SÃO PAULO	10.430	63
SÃO JOSÉ DOS CAMPOS	9.750	42
TOTAL	42.397	248

LOTE 02

DIRETORIAS	KM (A)	DIÁRIAS (C)
------------	--------	-------------

SOROCABA	10.910	63
CAMPINAS	8.800	39
TOTAL	19.710	102

LOTE 03

DIRETORIAS	KM (A)	DIÁRIAS (C)
PRESIDENTE PRUDENTE	5.980	42
ARAÇATUBA	4.620	46

LOTE 04

DIRETORIAS	KM (A)	DIÁRIAS (C)
BAURU	5.100	42
MARÍLIA	7.200	52

LOTE 05

DIRETORIAS	KM (A)	DIÁRIAS (C)
ARARAQUARA	5.200	42
BARRETOS	2.725	30
FRANCA	5.480	42
RIBEIRÃO PRETO	6.150	42
SÃO JOSÉ DO RIO PRETO	4.224	43

8. Estimativa do Valor da Contratação

Valor (R\$): 7.056.698,98

8. ESTIMATIVA DO VALOR DA CONTRATAÇÃO

8.1. O valor estimado da contratação para o exercício de 2026 é de **R\$ 7.056.698,98 (sete milhões, cinquenta e seis mil, seiscentos e noventa e oito reais e noventa e oito centavos)**, para atendimento à demanda estimada de **106 (cento e seis) ônibus, 108.786 (cento e oito mil, setecentos e oitenta e seis) quilômetros e 731 (setecentas e trinta e uma) diárias**, distribuída em cinco lotes regionais.

8.2. A pesquisa de preços foi realizada pela **Coordenadoria Administrativa, por intermédio do setor de cotação — Serviço de Compras**, tendo como responsável **Lucas Nascimento Tavares da Silva, Assistente Técnico I**, conforme Planilha de Pesquisa de Preços e nota técnica constantes do **documento SEI nº 0121313929**, no **processo nº 016.00005514/2026-01**.

8.3. A estimativa foi elaborada a partir dos quantitativos definidos no item 7 deste Estudo Técnico Preliminar e dos preços obtidos mediante pesquisa específica para a contratação de 2026, observadas as disposições da Lei Federal nº 14.133/2021 e do Decreto Estadual nº 67.888/2023. Os preços unitários de quilometragem e diária, os valores estimados por lote e a memória de cálculo constam da planilha de pesquisa de preços, que fundamenta o valor global indicado no item 8.1.

8.4. Conforme a nota técnica elaborada pelo Serviço de Compras, foi utilizado o parâmetro previsto no **artigo 3º, inciso IV, do Decreto Estadual nº 67.888/2023**, consistente na **pesquisa direta com, no mínimo, três fornecedores, mediante solicitação formal de cotação**.

A pesquisa contemplou as empresas **Ação Transportes e Turismo Ltda.; Colmeia Expresso Transportes e Locadora de Veículos Ltda.; e Josmar Tur Transportes L. V. L. Ltda. ME**.

8.5. A adoção desse parâmetro foi justificada pelo setor responsável em razão das características do objeto, cuja formação de preços considera os itinerários e as distâncias percorridas, a quantidade e a capacidade dos veículos, os períodos de realização das viagens, os locais de origem e destino, a disponibilidade da frota e os custos operacionais necessários à execução dos serviços.

A consulta direta permitiu obter propostas formuladas conforme as especificações, os quantitativos e as condições de execução estabelecidos para o transporte das delegações esportivas.

8.6. Para definição do valor estimado, foi adotada a **média aritmética dos valores válidos obtidos nas três cotações**, conforme metodologia registrada pelo Serviço de Compras na nota técnica, após análise da compatibilidade dos preços com o objeto e com as condições de execução.

8.7. A composição do orçamento considera a aplicação dos preços unitários referenciais de quilometragem e diária aos respectivos quantitativos de cada lote, conforme a seguinte estrutura:

Valor estimado do lote = (quilometragem estimada × preço referencial do quilômetro) + (quantidade estimada de diárias × preço referencial da diária).

8.8. Conforme registrado na nota técnica, a pesquisa considerou a atuação dos fornecedores em atividades compatíveis com o objeto e sua capacidade técnica e operacional para atendimento dos serviços previstos. A identificação dos fornecedores, os valores cotados, a metodologia utilizada e os resultados por lote encontram-se documentados na planilha, assegurando a rastreabilidade da estimativa.

8.9. O valor estimado destina-se ao planejamento e à definição do orçamento da licitação. Os quantitativos possuem natureza estimativa, e os pagamentos serão realizados exclusivamente pelos quilômetros e pelas diárias efetivamente demandados, executados, comprovados e atestados pela fiscalização, conforme as condições estabelecidas no Termo de Referência e no contrato.

9. Justificativa para o Parcelamento ou não da Solução

9.1. Considerando a natureza do objeto, a distribuição territorial da demanda e as conclusões obtidas no levantamento de mercado, propõe-se o parcelamento da contratação em 5 (cinco) lotes de natureza regional, estruturados a partir do agrupamento das unidades regionais da Secretaria de Esportes e das respectivas demandas de transporte.

9.2. O parcelamento foi avaliado sob as perspectivas técnica, operacional e econômica, buscando-se estabelecer configuração capaz de conciliar a ampliação da competitividade, a adequada execução dos serviços, a preservação da economia de escala e a obtenção da proposta mais vantajosa para a Administração.

9.3. A opção pelo parcelamento encontra fundamento no artigo 47, inciso II, e § 1º, da Lei Federal nº 14.133, de 1º de abril de 2021, segundo o qual as licitações de serviços deverão observar o princípio do parcelamento quando tecnicamente viável e economicamente vantajoso, considerando-se, entre outros aspectos, a responsabilidade técnica, o custo para a Administração decorrente da contratação de mais de uma empresa e o dever de buscar a ampliação da competição e evitar a concentração de mercado.

Viabilidade técnica do parcelamento

9.4. Sob o aspecto técnico, os serviços apresentam características que permitem sua execução de forma regionalizada, uma vez que os deslocamentos relacionados a cada agrupamento possuem autonomia operacional e podem ser executados independentemente dos serviços correspondentes aos demais lotes.

9.5. Não se identifica, em princípio, necessidade técnica de que todos os deslocamentos previstos para o Estado sejam executados por uma única empresa. Cada lote poderá ser operacionalizado de maneira autônoma, desde que a respectiva contratada disponha da frota, dos motoristas, das autorizações e da estrutura operacional necessárias ao atendimento integral das demandas que lhe forem atribuídas.

9.6. A regionalização mostra-se especialmente adequada diante da extensão territorial do Estado de São Paulo e da dispersão geográfica das unidades e delegações atendidas, uma vez que a execução dos serviços envolve pontos de origem situados em diferentes regiões e deslocamentos para distintos municípios-sede das competições.

9.7. A concentração de toda a demanda estadual em um único lote poderia exigir de um mesmo prestador elevada capacidade operacional e ampla cobertura territorial, inclusive para atendimento de deslocamentos simultâneos em regiões distintas.

9.8. A divisão regional, por outro lado, permite que a capacidade operacional exigida de cada licitante seja dimensionada de acordo com a demanda efetivamente correspondente ao lote disputado, sem prejuízo da possibilidade de participação de empresas que possuam capacidade para concorrer a mais de um lote, observadas as regras que vierem a ser estabelecidas no instrumento convocatório.

Ampliação da competitividade

9.9. O levantamento de mercado indica a existência de empresas que atuam na prestação de serviços de transporte rodoviário coletivo de passageiros e fretamento em diferentes regiões do Estado, circunstância que favorece a adoção de modelagem regionalizada.

9.10. A divisão em lotes tende a ampliar o universo de potenciais participantes ao permitir que empresas que possuam capacidade técnica e operacional suficiente para atendimento de determinada região possam participar da licitação sem que lhes seja exigida, necessariamente, estrutura suficiente para assumir a totalidade da demanda estadual.

9.11. Essa configuração reduz o risco de que o porte global da contratação constitua barreira desnecessária à participação de empresas aptas à execução de parcelas autônomas do objeto, contribuindo para a ampliação da competição e para a redução da concentração do mercado.

9.12. A ampliação da competitividade deverá ocorrer sem redução dos requisitos mínimos de segurança, regularidade, qualificação técnica e capacidade operacional definidos pela Administração, que permanecerão exigíveis de forma proporcional à dimensão de cada lote.

Racionalidade logística

9.13. A regionalização também apresenta racionalidade logística, considerando que parte relevante dos custos da atividade de transporte está relacionada à localização e mobilização da frota necessária à execução das viagens.

9.14. A possibilidade de participação de empresas com estrutura operacional situada nas próprias regiões abrangidas pelos lotes pode contribuir para reduzir deslocamentos improdutivos de veículos, facilitar sua mobilização e permitir resposta operacional mais eficiente às demandas da Secretaria.

9.15. A estrutura regionalizada também favorece a gestão de situações de contingência, na medida em que a disponibilidade de estrutura operacional mais próxima dos pontos de origem dos serviços pode contribuir para a substituição de veículos e atendimento de intercorrências, sem que essa circunstância dispense o cumprimento dos prazos e requisitos definidos no Termo de Referência.

Preservação da economia de escala

9.16. O parcelamento não deverá resultar em fragmentação excessiva do objeto. Por essa razão, optou-se pelo agrupamento das demandas em lotes regionais, em vez da realização de contratação individualizada para cada unidade regional, município, competição ou deslocamento.

9.17. A estruturação em 5 (cinco) lotes busca preservar quantitativos suficientemente representativos em cada agrupamento, possibilitando aos licitantes planejamento operacional, dimensionamento da frota e formação de preços considerando volume relevante de serviços.

9.18. Desse modo, a modelagem procura estabelecer ponto de equilíbrio entre dois objetivos: de um lado, evitar a concentração de toda a contratação em um único lote de grande dimensão; de outro, impedir o fracionamento excessivo da demanda em parcelas reduzidas que possam gerar perda de escala, aumento de custos administrativos ou dificuldades de gestão contratual.

9.19. A preservação da economia de escala deverá ser confirmada pela pesquisa de preços e pela análise dos valores referenciais obtidos para os diferentes lotes, especialmente mediante comparação dos preços unitários de quilometragem e diária.

9.20. Caso a pesquisa de preços de 2026 identifique diferenças relevantes entre os valores dos lotes, essas variações deverão ser analisadas considerando as características territoriais, a disponibilidade regional de fornecedores, os quantitativos envolvidos, as distâncias operacionais e demais fatores capazes de influenciar a formação dos preços.

Custos administrativos decorrentes do parcelamento

9.21. A opção pelo parcelamento também deve considerar os custos administrativos relacionados à eventual celebração e gestão de mais de um instrumento contratual, conforme determina o § 1º do artigo 47 da Lei Federal nº 14.133/2021.

9.22. No caso em análise, embora a adjudicação por lotes possa resultar na contratação de diferentes empresas, a divisão em apenas 5 (cinco) agrupamentos mantém o número potencial de contratos em patamar administrativamente gerenciável, especialmente quando comparado à alternativa de contratação individualizada por unidade regional ou por competição.

9.23. Os custos adicionais de gestão e fiscalização decorrentes da possibilidade de múltiplos contratados não se mostram, em princípio, suficientes para afastar os benefícios esperados com a regionalização, especialmente a ampliação da competitividade, a maior aderência territorial da execução e a redução da concentração operacional em um único prestador.

9.24. A Administração deverá estruturar mecanismos uniformes de solicitação, medição, fiscalização e pagamento para todos os lotes, reduzindo a complexidade administrativa decorrente da eventual existência de diferentes contratados.

Estrutura proposta dos lotes

9.25. Consideradas as premissas anteriormente expostas, propõe-se a manutenção da divisão da contratação em 5 (cinco) lotes regionais, cuja composição definitiva deverá guardar correspondência com os quantitativos estabelecidos no item 7 e com a memória de cálculo da contratação:

Lote	Unidades/Regiões abrangidas	Quilometragem estimada	Diárias estimadas
Lote 01	SANTOS, CAPITAL, GRANDE SÃO PAULO e SÃO JOSÉ DOS CAMPOS	42.397	248
Lote 02	SOROCABA e CAMPINAS	19.710	102
Lote 03	PRESIDENTE PRUDENTE e ARAÇATUBA	10.600	88
Lote 04	BAURU e MARÍLIA	12300	94
Lote 05	ARARAQUARA, BARRETOS, FRANCA, RIBEIRÃO PRETO e SÃO JOSÉ DO RIO PRETO	23.779	199

TOTAL ESTIMADO		108.786	731
-------------------	--	---------	-----

9.26. A composição dos lotes deverá observar critérios objetivos de proximidade e racionalidade territorial, volume da demanda, viabilidade operacional e preservação da competitividade, evitando agrupamentos artificiais ou sem justificativa relacionada à execução do objeto.

Relação entre parcelamento e estimativa de preços

9.27. A pesquisa de preços prevista no item 8 deverá ser estruturada de maneira a permitir a identificação dos preços referenciais de cada lote, especialmente quanto aos valores de quilômetro rodado e diária.

9.28. Essa segregação permitirá verificar se a modelagem regionalizada produz preços compatíveis com o mercado e se os quantitativos de cada lote são suficientes para preservar condições economicamente atrativas aos potenciais fornecedores.

9.29. Para o exercício de 2025, a modelagem anterior também contemplou a divisão da demanda em cinco lotes regionais. Todavia, os valores e quantitativos daquela contratação serão utilizados no presente Estudo apenas como referência histórica, devendo a vantajosidade econômica da divisão proposta para 2026 ser aferida com base nos quantitativos e preços atualizados.

9.30. Assim, não se presume a vantajosidade econômica exclusivamente em razão da adoção do mesmo número de lotes utilizado anteriormente. A manutenção da estrutura em cinco agrupamentos deverá estar respaldada pelas características da demanda de 2026, pelo levantamento de mercado e pela pesquisa de preços correspondente.

Adjudicação e participação nos lotes

9.31. A adjudicação deverá ocorrer por lote, permitindo-se, em princípio, que um mesmo licitante participe de um ou mais agrupamentos, desde que demonstre o atendimento às condições de habilitação e à capacidade operacional exigida para os lotes que pretenda assumir.

9.32. Caso se admita a adjudicação de múltiplos lotes a um mesmo licitante, o Termo de Referência e o instrumento convocatório deverão estabelecer, quando tecnicamente necessário, mecanismos que permitam verificar se a empresa possui capacidade operacional suficiente para executar simultaneamente o conjunto das obrigações assumidas, especialmente quanto à disponibilidade de veículos e motoristas.

9.33. Essa cautela mostra-se relevante diante da possibilidade de ocorrência simultânea de competições e deslocamentos em diferentes regiões do Estado, não sendo suficiente que a empresa demonstre capacidade para execução isolada de cada lote caso venha a assumir diversos lotes concomitantemente.

Conclusão quanto ao parcelamento

9.34. À vista das características da demanda, da autonomia operacional das parcelas, da distribuição territorial dos serviços e da estrutura identificada no mercado fornecedor, conclui-se pela viabilidade técnica do parcelamento da contratação em 5 (cinco) lotes regionais.

9.35. A solução proposta busca ampliar a competitividade e possibilitar a participação de empresas com capacidade operacional regional, ao mesmo tempo em que preserva escala relevante em cada

lote e mantém o número de potenciais contratos em patamar compatível com a capacidade de gestão e fiscalização da Administração.

9.36. A vantajosidade econômica da modelagem será complementada e demonstrada pela pesquisa de preços de 2026, mediante análise dos valores unitários e globais correspondentes a cada lote, não se utilizando automaticamente os valores históricos da contratação anterior como fundamento suficiente para a nova contratação.

9.37. Dessa forma, observados os resultados definitivos da pesquisa de preços e a consolidação dos quantitativos de 2026, o parcelamento em cinco lotes regionais apresenta-se, sob a perspectiva técnica e operacional, como solução adequada à contratação, em consonância com o princípio do parcelamento previsto no artigo 47, inciso II e § 1º, da Lei Federal nº 14.133/2021.

10. Contratações Correlatas e/ou Interdependentes

10.1. Para fins do presente Estudo Técnico Preliminar, foram avaliadas as contratações, ajustes e demais instrumentos administrativos que possam apresentar relação com a solução destinada ao transporte das delegações participantes das competições integrantes do Calendário Esportivo Estadual de 2026.

10.2. A análise tem por finalidade identificar eventual relação de complementaridade ou dependência entre a contratação pretendida e outros objetos necessários à execução das competições, bem como verificar a existência de condicionantes capazes de interferir no planejamento, na execução ou nos resultados esperados da solução.

10.3. Conforme descrito nos itens anteriores, a participação das delegações nas competições estaduais envolve diferentes necessidades logísticas, especialmente transporte, alimentação e alojamento, de acordo com as responsabilidades atribuídas à Secretaria de Esportes pelos regulamentos aplicáveis.

10.4. Embora essas providências estejam inseridas em um mesmo contexto de execução da política pública esportiva, são operacionalizadas por instrumentos distintos e possuem objetos, formas de execução, responsabilidades e mecanismos próprios de acompanhamento.

10.5. No que se refere à alimentação e ao alojamento dos participantes, quando sob responsabilidade desta Pasta, o atendimento ocorre por meio dos instrumentos administrativos próprios celebrados com os municípios-sede das competições, aos quais são destinados os recursos necessários, observadas as condições e a legislação aplicáveis.

10.6. O transporte das delegações, por sua vez, constitui objeto autônomo, a ser providenciado diretamente pela Secretaria de Esportes mediante contratação de empresa especializada na prestação de serviços de transporte rodoviário coletivo de passageiros, sob regime de fretamento eventual.

10.7. Nesse sentido, os instrumentos relacionados à alimentação e ao alojamento podem ser considerados correlatos sob a perspectiva da logística global das competições, na medida em que concorrem, juntamente com o transporte, para assegurar as condições materiais necessárias à participação das delegações.

10.8. Essa correlação, contudo, não configura interdependência contratual entre os objetos. A execução do serviço de transporte possui autonomia técnica, operacional e jurídica e não depende da

contratação de um mesmo fornecedor, da utilização de uma mesma solução ou da execução conjunta dos serviços de alimentação e alojamento.

10.9. Da mesma forma, não se identifica necessidade de contratação conjunta desses objetos, uma vez que possuem mercados fornecedores distintos, requisitos técnicos próprios e formas de execução substancialmente diferentes, não havendo vantagem técnica ou econômica previamente identificada que justifique sua reunião em um único procedimento.

10.10. A manutenção dos objetos em instrumentos próprios favorece a especialização dos prestadores, a definição adequada dos respectivos requisitos técnicos, a fiscalização individualizada das obrigações e a preservação da competitividade de cada contratação ou ajuste.

10.11. Eventuais contratações ou instrumentos relacionados à organização dos eventos esportivos, disponibilização de instalações, alimentação, hospedagem, materiais, arbitragem ou outros serviços necessários às competições também não se confundem com o objeto deste Estudo, ainda que possam integrar o conjunto de providências administrativas necessárias à execução do Calendário Esportivo Estadual.

10.12. Não foi identificada, no âmbito do planejamento da presente contratação, outra contratação cuja execução constitua condição técnica indispensável para a prestação dos serviços de transporte rodoviário ora pretendidos.

10.13. A inexistência de interdependência não afasta, entretanto, a necessidade de coordenação entre os diferentes instrumentos e providências administrativas relacionados às competições, especialmente quanto às datas, municípios-sede, locais de hospedagem, horários de chegada e partida das delegações e demais informações que possam repercutir no planejamento dos deslocamentos.

10.14. Essa articulação deverá ocorrer durante a fase de planejamento e ao longo da execução contratual, de forma a assegurar compatibilidade entre a programação das competições e as solicitações de transporte encaminhadas à futura contratada.

10.15. Eventuais alterações nas sedes, datas ou períodos de realização das competições, bem como modificações relevantes nos instrumentos correlatos, deverão ser comunicadas tempestivamente às unidades responsáveis pela gestão do transporte sempre que puderem produzir impacto sobre itinerários, quilometragens, diárias ou programação dos veículos.

10.16. Conclui-se, portanto, que existem providências e instrumentos correlatos à contratação sob a perspectiva da organização global das competições esportivas, especialmente aqueles destinados ao alojamento e à alimentação dos participantes, porém não foram identificadas contratações interdependentes cuja execução seja condição necessária à viabilidade técnica ou operacional da solução de transporte objeto deste Estudo Técnico Preliminar.

11. Alinhamento entre a Contratação e o Planejamento

11.1. A contratação pretendida encontra-se diretamente relacionada ao planejamento das ações institucionais da Secretaria de Esportes do Estado de São Paulo e constitui medida de suporte necessária à execução das políticas públicas esportivas desenvolvidas pela Pasta, especialmente das competições integrantes do Calendário Esportivo Estadual de 2026.

11.2. O planejamento da contratação deve ser compreendido de forma integrada ao planejamento da própria política pública. A realização das competições esportivas pressupõe a adoção prévia de providências administrativas destinadas a assegurar as condições materiais necessárias à participação das delegações, dentre as quais se insere o transporte dos atletas, técnicos e demais integrantes autorizados.

11.3. Nesse contexto, a contratação dos serviços de transporte rodoviário não constitui finalidade autônoma da Administração, mas instrumento necessário à consecução das ações finalísticas da Secretaria, possibilitando que os participantes classificados se desloquem dos pontos de origem definidos pela Pasta até os municípios-sede das competições e realizem o respectivo retorno.

11.4. A necessidade encontra-se, portanto, vinculada ao Calendário Esportivo Estadual de 2026, que constitui elemento essencial para o planejamento dos deslocamentos, uma vez que estabelece ou subsidia a definição das competições, períodos de realização e demais informações necessárias ao dimensionamento da demanda.

11.5. A elaboração deste Estudo Técnico Preliminar busca justamente estabelecer correspondência entre a programação esportiva e a contratação administrativa necessária à sua execução, de modo que os quantitativos de quilômetros e diárias, a distribuição regional dos serviços e o valor estimado da contratação decorram das necessidades efetivamente projetadas para o exercício.

Alinhamento com as competências institucionais da Secretaria de Esportes

11.6. A solução está alinhada às atribuições institucionais da Secretaria de Esportes do Estado de São Paulo, na medida em que proporciona suporte logístico às ações de promoção, desenvolvimento e realização das atividades esportivas sob responsabilidade da Pasta.

11.7. O transporte das delegações integra o conjunto de providências necessárias à implementação das competições estaduais e contribui para assegurar condições materiais de participação aos atletas classificados, independentemente da região do Estado em que estejam localizados.

11.8. A dimensão territorial do Estado de São Paulo e a distribuição das competições e dos participantes por diferentes municípios tornam o planejamento do transporte elemento relevante para a efetividade da política pública, especialmente nos casos em que as etapas finais são realizadas em localidades distintas daquelas de origem das delegações.

11.9. Dessa forma, a contratação contribui para a execução descentralizada e territorialmente abrangente da política esportiva estadual, permitindo que participantes provenientes de diferentes regiões tenham condições de acesso às competições promovidas pela Administração.

Alinhamento com o Calendário Esportivo Estadual

11.10. O Calendário Esportivo Estadual de 2026 constitui uma das principais referências para o dimensionamento da presente contratação, devendo haver compatibilidade entre as competições programadas, as cidades-sede, os períodos de realização e as demandas de transporte estimadas.

11.11. As informações constantes do Calendário, complementadas pelos levantamentos realizados pelas unidades competentes da Secretaria, subsidiam a definição dos itinerários projetados, das distâncias estimadas, das diárias necessárias e da distribuição territorial da contratação.

11.12. A vinculação dos quantitativos ao Calendário Esportivo permite que o planejamento da contratação seja baseado em elementos concretos da política pública, reduzindo o risco de estimativas dissociadas das necessidades efetivamente previstas para o exercício.

11.13. Eventuais alterações posteriores no Calendário que produzam reflexos sobre a necessidade de transporte deverão ser acompanhadas pelas unidades responsáveis, de modo a avaliar seus impactos sobre a execução contratual e adotar, quando necessário, as providências administrativas cabíveis.

Alinhamento com o Plano de Contratações Anual

11.14. A contratação deverá guardar compatibilidade com o Plano de Contratações Anual – PCA referente ao exercício de 2026, instrumento destinado a consolidar e racionalizar o planejamento das contratações públicas da Administração.

11.15. Para fins de demonstração objetiva desse alinhamento, deverão ser registrados nos autos os dados correspondentes à previsão da contratação no PCA 2026, conforme informações constantes dos sistemas oficiais:

I) ID PCA no PNCP: 47173729000123-0-000002/2026;

II) Data de publicação no PNCP: [27/06/2025];

III) Id do item no PCA: [113];

IV) Classe/Grupo: [3510];

V) Identificador da Futura Contratação: 410103-57/2026.

11.16. A previsão no PCA 2026 evidencia que a necessidade foi incorporada ao planejamento das aquisições e contratações da Pasta, permitindo sua articulação com as demais demandas administrativas e com a programação dos recursos necessários à sua realização.

Alinhamento com o planejamento orçamentário

11.17. A contratação deverá observar, ainda, sua compatibilidade com os instrumentos de planejamento e programação orçamentária aplicáveis ao exercício de 2026, especialmente a Lei de Diretrizes Orçamentárias – LDO e a Lei Orçamentária Anual – LOA, bem como a correspondente classificação programática e disponibilidade de recursos.

11.18. A despesa decorrente da contratação deverá estar vinculada à ação orçamentária compatível com a política pública atendida, de maneira a assegurar correspondência entre o objeto contratado, a finalidade da despesa e os recursos destinados à execução das atividades esportivas da Secretaria.

11.19. Para fins de adequada instrução processual, deverão ser identificados, conforme aplicável:

I – Gestão/Unidade: 0001/410103

II – Fonte de Recursos: 150010001

III – Programa de Trabalho: 27.811.4113.5131.0000

IV – Elemento de Despesa: 3390.33

11.20. A indicação desses elementos permitirá demonstrar que a contratação não está sendo planejada isoladamente, mas em consonância com os recursos e instrumentos destinados à implementação das políticas públicas esportivas no exercício correspondente.

Integração entre planejamento físico e financeiro

11.21. O planejamento da contratação deverá manter coerência entre a dimensão física da demanda e sua correspondente dimensão financeira.

11.22. Assim, os quantitativos definidos no item 7, expressos especialmente em quilômetros e diárias, deverão guardar correspondência com o Calendário Esportivo e com as memórias de cálculo elaboradas pelas áreas competentes, enquanto os valores tratados no item 8 deverão decorrer da aplicação dos preços referenciais atualizados sobre esses quantitativos.

11.23. Essa integração permite estabelecer cadeia lógica e verificável entre a política pública planejada, a necessidade de deslocamento, os quantitativos estimados, o valor da contratação e a previsão dos recursos necessários à execução.

11.24. A compatibilidade entre esses elementos também contribui para reduzir riscos de insuficiência orçamentária, superdimensionamento da contratação ou previsão de quantitativos sem correspondência com as ações efetivamente programadas.

Compatibilidade temporal do planejamento

11.25. A contratação deverá ser processada em prazo compatível com o início das competições que demandarão os serviços, considerando o período necessário à realização da fase preparatória, procedimento licitatório, formalização da contratação e mobilização da futura contratada.

11.26. O planejamento temporal assume especial relevância porque a indisponibilidade do serviço nas datas previstas para as competições poderá comprometer diretamente a participação das delegações e a execução do Calendário Esportivo.

11.27. Dessa forma, as unidades envolvidas deverão acompanhar o cronograma da contratação e o calendário das competições de maneira integrada, identificando tempestivamente eventuais riscos de descontinuidade ou indisponibilidade dos serviços.

Conclusão quanto ao alinhamento

11.28. A contratação apresenta relação direta com o planejamento institucional da Secretaria de Esportes, uma vez que constitui suporte logístico necessário à execução das competições previstas para o exercício de 2026 e ao atendimento das responsabilidades assumidas pela Pasta em relação ao deslocamento das delegações.

11.29. Seu planejamento deverá permanecer compatível com o Calendário Esportivo Estadual, com o Plano de Contratações Anual de 2026, com os instrumentos de planejamento orçamentário e com os recursos destinados à execução das políticas públicas correspondentes.

11.30. Verifica-se, portanto, alinhamento entre a necessidade administrativa identificada, a solução proposta e os objetivos institucionais da Secretaria de Esportes, devendo os dados específicos relativos ao PCA, à programação orçamentária e ao Calendário Esportivo de 2026 integrar a instrução processual e permanecer compatíveis com os quantitativos e valores definidos neste Estudo Técnico Preliminar.

12. Benefícios a serem alcançados com a contratação

12.1. A contratação de empresa especializada para prestação de serviços de transporte rodoviário coletivo de passageiros, sob regime de fretamento eventual, tem por finalidade assegurar as condições logísticas necessárias ao deslocamento dos atletas, técnicos e demais integrantes autorizados das delegações participantes das competições integrantes do Calendário Esportivo Estadual de 2026.

12.2. Os benefícios esperados com a contratação devem ser compreendidos não apenas sob a perspectiva da disponibilização do transporte, mas também em relação aos resultados proporcionados à execução da política pública esportiva, à eficiência administrativa, à segurança dos participantes e à adequada utilização dos recursos públicos.

Garantia de participação nas competições

12.3. O principal benefício esperado consiste em assegurar condições materiais para que os atletas e delegações classificados possam efetivamente participar das competições estaduais, independentemente da distância existente entre seus pontos de origem e os municípios-sede dos eventos.

12.4. A disponibilização do transporte reduz o risco de que dificuldades logísticas ou a ausência de meios adequados de deslocamento inviabilizem a participação de atletas regularmente classificados, contribuindo para que os resultados esportivos obtidos nas etapas anteriores possam se converter em participação efetiva nas fases subsequentes.

12.5. A contratação apresenta, portanto, relação direta com a efetividade da política pública, uma vez que a organização das competições somente alcança plenamente sua finalidade quando acompanhada das condições necessárias à participação daqueles que delas têm direito de participar.

Eficiência e previsibilidade logística

12.6. A contratação permitirá à Secretaria organizar previamente os deslocamentos de acordo com o Calendário Esportivo Estadual, os municípios-sede, os pontos de embarque, o número estimado de participantes e os períodos de realização das competições.

12.7. A existência de solução contratual previamente estruturada reduz a necessidade de providências individualizadas ou emergenciais para cada deslocamento, possibilitando maior previsibilidade na organização das viagens e melhor coordenação entre as unidades responsáveis pela realização dos eventos e pela logística das delegações.

12.8. Espera-se, ainda, maior capacidade de atendimento de demandas simultâneas em diferentes regiões do Estado, especialmente em razão da modelagem regionalizada prevista para a contratação.

Racionalização dos custos

12.9. O regime de fretamento eventual possibilita que a Administração utilize a capacidade de transporte de acordo com as demandas efetivamente verificadas durante a execução do Calendário Esportivo, sem necessidade de aquisição e manutenção de frota própria dimensionada para atender aos períodos de maior utilização.

12.10. A solução evita a internalização de custos permanentes associados à propriedade e operação de frota própria, tais como aquisição e depreciação de veículos, manutenção preventiva e corretiva, seguros, licenciamento, disponibilização permanente de motoristas e manutenção de estrutura operacional específica.

12.11. A utilização do modal rodoviário apresenta, ainda, maior aderência à distribuição territorial da demanda identificada neste Estudo, reduzindo a necessidade de combinação de diferentes meios de transporte e de contratação de traslados complementares para atendimento de localidades sem infraestrutura aeroportuária compatível.

12.12. O benefício econômico esperado deverá decorrer, portanto, da combinação entre planejamento adequado dos quantitativos, competição entre os fornecedores, regionalização da contratação, utilização eficiente dos veículos e pagamento correspondente aos serviços efetivamente demandados e executados.

Ampliação da competitividade

12.13. A divisão da contratação em lotes regionais busca ampliar a possibilidade de participação de empresas com capacidade operacional suficiente para atendimento de parcelas autônomas da demanda, sem exigir, necessariamente, estrutura destinada à cobertura simultânea de todo o território estadual.

12.14. Espera-se que essa modelagem favoreça maior competição no procedimento licitatório e contribua para obtenção de condições mais vantajosas para a Administração, preservados os requisitos técnicos, de segurança e de capacidade operacional necessários à adequada execução dos serviços.

Segurança dos passageiros

12.15. Outro benefício essencial consiste no estabelecimento de requisitos uniformes de segurança para os deslocamentos realizados sob responsabilidade da Secretaria.

12.16. A contratação permitirá exigir que os serviços sejam executados por empresa regularmente habilitada e mediante utilização de veículos e motoristas que atendam às normas legais e regulamentares aplicáveis ao transporte coletivo de passageiros.

12.17. A exigência de regularidade da frota, manutenção preventiva e corretiva, habilitação dos condutores, observância das regras relativas à jornada dos motoristas e adoção de mecanismos de contingência busca reduzir os riscos inerentes aos deslocamentos rodoviários.

12.18. A previsão de substituição de veículos em situações de pane ou indisponibilidade também deverá contribuir para reduzir os riscos de interrupção das viagens e de comprometimento da participação das delegações nas competições.

Conforto e adequação dos deslocamentos

12.19. Considerando que parte dos deslocamentos poderá envolver percursos de média e longa duração, espera-se proporcionar aos passageiros condições adequadas de conforto durante as viagens.

12.20. A utilização de veículos apropriados ao transporte rodoviário, dotados das características mínimas definidas neste Estudo e posteriormente detalhadas no Termo de Referência, deverá proporcionar condições adequadas de climatização, acomodação, transporte de bagagens e equipamentos esportivos e demais recursos necessários às características das viagens.

12.21. O transporte conjunto das delegações também favorece sua organização e reduz a fragmentação dos participantes em diferentes meios de deslocamento.

Inclusão, acessibilidade e igualdade de condições

12.22. A disponibilização do transporte pela Secretaria contribui para assegurar maior igualdade de condições de participação, evitando que a capacidade financeira individual dos atletas, das entidades ou dos municípios de origem constitua fator determinante para o comparecimento às competições abrangidas pela responsabilidade estadual.

12.23. A solução também deverá permitir o atendimento adequado de passageiros com deficiência ou mobilidade reduzida, mediante disponibilização dos recursos de acessibilidade necessários, conforme a demanda identificada e a regulamentação aplicável.

12.24. Dessa forma, o transporte atua como instrumento de apoio à democratização do acesso às competições esportivas promovidas pelo Estado e à participação de atletas provenientes das diferentes regiões paulistas.

Continuidade da política pública

12.25. A contratação planejada e tempestiva reduz o risco de indisponibilidade de transporte durante o Calendário Esportivo e, conseqüentemente, o risco de comprometimento da execução das competições.

12.26. A existência de solução contratual dimensionada previamente permite que a Administração concentre a execução em demandas programadas, reduzindo a necessidade de adoção de providências excepcionais decorrentes da ausência de contratação vigente ou de planejamento insuficiente.

12.27. Espera-se, com isso, conferir maior estabilidade e continuidade à execução das ações esportivas, especialmente nos períodos de concentração das etapas finais e de maior demanda por deslocamentos.

Melhoria do controle e da fiscalização

12.28. A contratação deverá proporcionar maior rastreabilidade dos serviços executados, mediante definição de procedimentos uniformes para solicitação, autorização, acompanhamento, medição e ateste das viagens.

12.29. A possibilidade de relacionar cada serviço ao respectivo itinerário, veículo, motorista, quilometragem, período de disponibilização e delegação atendida permitirá maior controle sobre a execução e sobre os valores pagos pela Administração.

12.30. Esse modelo também facilitará a verificação da correspondência entre os quantitativos estimados no planejamento e aqueles efetivamente utilizados durante a execução contratual, produzindo informações que poderão subsidiar o aperfeiçoamento das contratações futuras.

Sustentabilidade ambiental

12.31. A contratação deverá contribuir, dentro das possibilidades inerentes ao objeto, para a redução dos impactos ambientais associados ao transporte rodoviário, mediante utilização de veículos regularmente mantidos e observância das normas relativas à emissão de poluentes.

12.32. A racionalização da ocupação dos veículos e o planejamento integrado dos deslocamentos também podem contribuir para evitar viagens ou utilização de frota em quantidade superior à necessária, reduzindo o consumo de combustível e as emissões associadas à operação.

12.33. Poderão ser adotados critérios e práticas adicionais de sustentabilidade, inclusive relacionados à mensuração, compensação ou neutralização de emissões de gases de efeito estufa, desde que tecnicamente pertinentes;

Fortalecimento do planejamento administrativo

12.34. A contratação também deverá produzir benefícios para o próprio processo de planejamento da Secretaria, ao integrar as informações relativas ao Calendário Esportivo, às delegações participantes, aos municípios-sede, aos itinerários, às quilometragens, às diárias e aos recursos financeiros necessários.

12.35. A consolidação e o acompanhamento dessas informações permitirão formar base histórica mais consistente sobre a demanda de transporte da Pasta, possibilitando aprimorar as estimativas de quantitativos, a divisão dos lotes, as pesquisas de preços e as futuras contratações.

Resultados esperados

12.36. Em síntese, a contratação deverá proporcionar os seguintes resultados:

I – atendimento tempestivo das demandas de transporte previstas no Calendário Esportivo Estadual de 2026;

II – disponibilização de transporte seguro e adequado às delegações;

III – redução do risco de ausência ou atraso dos participantes em razão de problemas relacionados ao deslocamento;

IV – maior previsibilidade e eficiência na organização logística das competições;

V – racionalização dos custos relacionados ao transporte;

VI – ampliação da competitividade mediante estruturação regional da contratação;

VII – melhoria dos mecanismos de controle, medição e fiscalização dos serviços;

VIII – atendimento das necessidades de acessibilidade dos participantes;

IX – adoção de práticas de sustentabilidade compatíveis com o objeto;

X – redução do risco de soluções emergenciais decorrentes da ausência de planejamento adequado; e

XI – fortalecimento da capacidade da Secretaria de executar de forma contínua e eficiente as políticas públicas esportivas sob sua responsabilidade.

12.37. Os benefícios acima descritos demonstram que a contratação possui caráter instrumental diretamente relacionado à execução das atividades finalísticas da Secretaria de Esportes, proporcionando suporte logístico indispensável à participação das delegações e contribuindo para que os recursos públicos empregados na realização das competições alcancem os resultados pretendidos.

12.38. Espera-se, portanto, que a solução contratada assegure não apenas a disponibilização material de veículos, mas uma prestação de serviços segura, eficiente, economicamente adequada, fiscalizável e compatível com as necessidades do Calendário Esportivo Estadual de 2026.

13. Providências a serem Adotadas

13.1. Previamente à formalização da contratação, deverão ser adotadas as providências administrativas, técnicas, orçamentárias e operacionais necessárias para assegurar que a execução dos serviços ocorra de maneira adequada, tempestiva e compatível com as necessidades identificadas neste Estudo Técnico Preliminar.

13.2. As providências não se restringem aos atos formais do procedimento licitatório, devendo abranger também a preparação das unidades responsáveis pela solicitação, acompanhamento, fiscalização, medição e ateste dos serviços, considerando a amplitude territorial da contratação e a possibilidade de execução simultânea de viagens em diferentes regiões do Estado.

Consolidação do Calendário Esportivo e da demanda

13.3. Deverá ser consolidado o Calendário Esportivo Estadual de 2026 aplicável à contratação, com a identificação das competições abrangidas, respectivos períodos de realização, municípios-sede e demais informações necessárias ao planejamento dos deslocamentos.

13.4. As unidades regionais e áreas técnicas competentes deverão validar as demandas utilizadas para dimensionamento da contratação, especialmente quanto aos pontos de embarque, cidades de destino, número estimado de participantes, quantidade de veículos, quilometragem projetada e período de permanência necessário em cada competição.

13.5. A consolidação dessas informações deverá ocorrer em prazo compatível com o processamento da licitação, reduzindo a possibilidade de alterações substanciais dos quantitativos durante a fase de seleção do fornecedor ou no início da execução contratual.

13.6. Sempre que determinada informação ainda não estiver definitivamente estabelecida no momento do planejamento, deverão ser utilizadas premissas tecnicamente justificadas e documentadas, com indicação da fonte e da metodologia empregada na correspondente estimativa.

Validação dos quantitativos e da memória de cálculo

13.7. Os quantitativos estimados da contratação encontram-se fundamentados nas informações e levantamentos encaminhados pelas Seções Regionais de Esporte e Lazer, devidamente juntados aos autos, bem como na Justificativa SEI nº 0120281448, que apresenta a consolidação da demanda para o exercício de 2026.

13.8. A documentação constante dos autos permite a rastreabilidade dos quantitativos utilizados no dimensionamento da contratação, contemplando as respectivas unidades regionais, competições, municípios-sede, itinerários, quantitativos de veículos, quilometragens estimadas e períodos de utilização, servindo de suporte à memória de cálculo adotada neste Estudo Técnico Preliminar.

13.9. Eventuais divergências identificadas durante essa validação deverão ser solucionadas antes da consolidação do orçamento estimado, uma vez que alterações nos quantitativos produzem reflexos diretos sobre a pesquisa de preços e sobre o valor global da contratação.

Pesquisa de preços e disponibilidade orçamentária

13.10. Deverá ser concluída pesquisa de preços atualizada para o exercício de 2026, em conformidade com a regulamentação aplicável, observando-se a metodologia e as premissas estabelecidas no item 8 deste Estudo Técnico Preliminar.

13.11. Os valores obtidos deverão ser submetidos à análise crítica, com verificação de sua compatibilidade com o objeto, com os quantitativos estimados e com as condições de execução previstas.

13.12. Após a consolidação do valor estimado, deverão ser adotadas as providências pertinentes à demonstração da compatibilidade da despesa com o planejamento orçamentário e à disponibilidade dos recursos necessários à contratação, nos termos da legislação aplicável.

Elaboração e compatibilização dos documentos da contratação

13.13. O Termo de Referência deverá ser elaborado em conformidade com as conclusões deste Estudo Técnico Preliminar, preservando-se a coerência entre a necessidade identificada, os requisitos da contratação, a solução escolhida, os quantitativos estimados, o parcelamento e os critérios de execução e medição.

13.14. Deverá ser realizada conferência final da compatibilidade entre o Estudo Técnico Preliminar, o Termo de Referência, a pesquisa de preços, a memória de cálculo, o instrumento convocatório e os demais documentos da fase preparatória, evitando divergências quanto ao objeto, quantitativos, lotes, requisitos técnicos e condições de execução.

Preparação para gestão e fiscalização

13.15. Considerando a natureza e a abrangência da contratação, deverão ser previamente definidos os responsáveis pela gestão e fiscalização contratual, em conformidade com a legislação e regulamentação aplicáveis.

13.16. A Administração deverá avaliar a necessidade de designação de fiscais ou responsáveis pelo acompanhamento dos serviços nas unidades regionais abrangidas pela contratação, especialmente em razão da descentralização territorial dos pontos de embarque e da possibilidade de execução simultânea de diferentes viagens.

13.17. Os agentes responsáveis pelo acompanhamento deverão receber as informações necessárias ao adequado exercício de suas atribuições, especialmente quanto:

I – às condições e especificações dos veículos;

II – à documentação exigida dos veículos e motoristas;

III – aos procedimentos de solicitação e autorização das viagens;

IV – aos critérios de medição de quilometragem e diárias;

V – aos procedimentos para registro de atrasos, panes, substituições e demais ocorrências;

VI – às condições para recebimento e ateste dos serviços; e

VII – aos mecanismos de comunicação com a contratada e com a unidade gestora da contratação.

Padronização das solicitações de transporte

13.18. Antes do início da execução, deverá ser estabelecido procedimento padronizado para solicitação dos serviços, de forma que todas as demandas contenham as informações mínimas necessárias ao planejamento e execução das viagens.

13.19. Recomenda-se que a solicitação ou ordem de serviço identifique, no mínimo, a competição, unidade demandante, data da viagem, ponto de embarque, destino, horário de apresentação do veículo, número estimado de passageiros, quantidade de veículos, previsão de retorno e período de permanência, quando aplicável.

13.20. A padronização permitirá maior controle sobre os serviços demandados e reduzirá o risco de solicitações incompletas, duplicadas ou incompatíveis com os quantitativos e condições da contratação.

Mecanismos de acompanhamento e controle

13.21. Deverão ser definidos mecanismos que possibilitem a rastreabilidade das viagens realizadas, permitindo relacionar cada solicitação ao serviço efetivamente executado e ao correspondente pagamento.

13.22. Os registros da execução deverão possibilitar a identificação, conforme aplicável, do veículo utilizado, motorista responsável, origem e destino, horários, quilometragem considerada, período de disponibilização e eventuais intercorrências verificadas durante a prestação.

13.23. A Administração deverá manter controle dos quantitativos consumidos por lote durante a execução, comparando-os periodicamente com os quantitativos contratados e com o saldo disponível, de modo a identificar antecipadamente riscos de insuficiência ou utilização significativamente inferior à estimada.

13.24. Esse acompanhamento também deverá produzir informações capazes de subsidiar avaliações posteriores da contratação e o planejamento das demandas dos exercícios seguintes.

Procedimentos para contingências

13.25. Antes do início dos serviços, deverão estar claramente definidos os procedimentos aplicáveis às situações de pane, acidente, atraso, indisponibilidade de veículo ou motorista e demais ocorrências capazes de comprometer a execução das viagens.

13.26. A Administração deverá conhecer os canais de comunicação disponibilizados pela contratada para atendimento das ocorrências e os responsáveis que poderão ser acionados durante os períodos de execução dos serviços.

13.27. Os prazos e condições para substituição de veículos e adoção de outras medidas de contingência deverão constar objetivamente do Termo de Referência, permitindo sua fiscalização e eventual aplicação das consequências contratuais cabíveis.

Verificação prévia da regularidade operacional

13.28. Deverá ser assegurado, antes e durante a execução, que os veículos e motoristas utilizados estejam em situação compatível com as exigências estabelecidas na contratação e com a regulamentação aplicável ao transporte rodoviário coletivo de passageiros.

13.29. Os procedimentos de fiscalização deverão prever a possibilidade de conferência da documentação e das condições dos veículos, sem prejuízo da responsabilidade integral da contratada pela manutenção da regularidade durante toda a execução.

Capacitação dos agentes públicos

13.30. A Administração deverá avaliar a necessidade de orientação ou capacitação específica dos agentes que atuarão na gestão e fiscalização da contratação, especialmente em relação às peculiaridades da medição por quilometragem e diária e aos requisitos aplicáveis aos veículos e motoristas.

13.31. Caso seja identificada necessidade de capacitação, esta deverá ocorrer antes do início da execução ou em prazo que não comprometa o adequado desempenho das atividades de acompanhamento contratual.

13.32. Não se identifica, entretanto, necessidade de criação de nova estrutura administrativa ou contratação específica de pessoal exclusivamente para gestão do objeto, podendo as atividades ser desempenhadas pelos agentes formalmente designados pela Administração, desde que disponham das condições e orientações necessárias ao exercício de suas atribuições.

Conclusão

13.33. As providências acima descritas são compatíveis com a natureza da contratação e têm por finalidade assegurar que a Administração esteja adequadamente preparada não apenas para a realização do procedimento licitatório, mas também para a posterior execução, gestão, fiscalização, medição e controle dos serviços.

13.34. Não foram identificadas, até o presente momento, providências extraordinárias relacionadas à implantação de infraestrutura física, aquisição prévia de equipamentos ou realização de obras como condição para a contratação, uma vez que a solução será executada mediante estrutura operacional disponibilizada pela futura contratada.

14. Possíveis Impactos Ambientais

14.1. A contratação de serviços de transporte rodoviário coletivo de passageiros envolve a utilização de veículos automotores e, conseqüentemente, apresenta impactos ambientais inerentes à atividade, especialmente aqueles relacionados ao consumo de combustíveis, emissão de poluentes atmosféricos e gases de efeito estufa, geração de resíduos decorrentes da manutenção da frota, emissão de ruídos e utilização de recursos naturais.

14.2. Considerando a natureza do objeto e a quantidade estimada de deslocamentos, a Administração deverá adotar, na definição e fiscalização da solução, medidas destinadas a reduzir os impactos ambientais da prestação dos serviços, observados os critérios de pertinência, proporcionalidade, viabilidade técnica e preservação da competitividade.

14.3. As medidas de sustentabilidade aplicáveis à contratação deverão estar diretamente relacionadas ao objeto e ser estabelecidas de forma objetiva e verificável, evitando-se exigências meramente formais ou que não representem benefício ambiental efetivo.

14.3.1. Considerando a natureza dos serviços de transporte rodoviário e os impactos ambientais associados à utilização de veículos automotores, a solução deverá contemplar medidas de controle, mitigação e compensação das emissões decorrentes da execução contratual, incluindo requisitos relacionados à manutenção adequada da frota, ao

controle de emissão de poluentes e à adoção de medida de neutralização de emissões de gases de efeito estufa, **cuj a forma de comprovação será estabelecida no Termo de Referência.**

Emissão de poluentes atmosféricos

14.4. A circulação dos veículos utilizados na prestação dos serviços constitui a principal fonte de impacto ambiental diretamente relacionada ao objeto, em razão da emissão de gases e partículas resultantes da combustão dos combustíveis utilizados.

14.5. Dessa forma, os veículos empregados deverão observar os limites e padrões de emissão estabelecidos na legislação e regulamentação aplicáveis, permanecendo em condições adequadas de funcionamento e manutenção durante toda a execução contratual.

14.6. A contratada deverá adotar as providências necessárias para evitar a utilização de veículos que apresentem emissão excessiva de fumaça, gases ou outros poluentes, sem prejuízo das fiscalizações e controles realizados pelos órgãos competentes.

14.7. A Administração poderá prever no Termo de Referência mecanismos de comprovação da regularidade ambiental da frota compatíveis com as exigências legalmente aplicáveis aos veículos utilizados na execução.

Manutenção preventiva da frota

14.8. A adequada manutenção preventiva e corretiva dos veículos constitui medida relevante para mitigação dos impactos ambientais, além de contribuir para a segurança e continuidade da prestação dos serviços.

14.9. Veículos submetidos à manutenção adequada tendem a apresentar melhores condições de funcionamento dos sistemas mecânicos e de controle de emissões, reduzindo situações de consumo excessivo de combustível, emissão anormal de poluentes e geração desnecessária de ruídos.

14.10. A contratada deverá manter programa ou rotina de manutenção compatível com as características da frota utilizada, responsabilizando-se pela conservação dos veículos e pelo atendimento das normas técnicas, ambientais e de segurança aplicáveis.

Idade e condições da frota

14.11. A idade dos veículos poderá ser considerada pela Administração como um dos elementos relacionados às condições de segurança, confiabilidade operacional, eficiência e desempenho ambiental da frota, desde que o parâmetro adotado esteja tecnicamente justificado e seja compatível com a regulamentação aplicável.

14.12. Caso seja mantido o limite máximo de 15 (quinze) anos de fabricação para os veículos empregados na contratação, esse requisito deverá guardar correspondência com as normas aplicáveis ao serviço e com a justificativa técnica constante dos documentos da contratação.

14.13. Independentemente da idade máxima estabelecida, todos os veículos deverão permanecer em adequado estado de conservação e funcionamento e atender aos padrões legais e regulamentares de segurança e emissão de poluentes.

Emissões de gases de efeito estufa

14.14. A execução dos serviços também resultará em emissões de gases de efeito estufa associadas ao consumo de combustíveis durante os deslocamentos realizados.

14.15. Como medida primária de mitigação, o planejamento da contratação deverá buscar a utilização racional da frota, mediante adequado dimensionamento da capacidade dos veículos, agrupamento eficiente das delegações e planejamento dos itinerários, evitando, sempre que possível, deslocamentos desnecessários ou utilização de quantidade de veículos superior à efetivamente necessária.

14.16. A racionalização dos deslocamentos apresenta benefício simultaneamente ambiental e econômico, uma vez que a redução de quilometragens improdutivas e a melhor utilização da capacidade dos veículos tendem a reduzir tanto o consumo de combustível quanto os custos da operação.

14.17. Poderão ser considerados mecanismos adicionais relacionados à mensuração, compensação ou neutralização das emissões de gases de efeito estufa decorrentes da execução contratual, desde que sua adoção seja tecnicamente justificada, objetivamente mensurável, proporcional aos impactos da contratação e não resulte em restrição indevida à competitividade.

14.18. Caso a Administração opte por exigir mecanismo de compensação ou neutralização das emissões, o Termo de Referência deverá estabelecer de forma clara a metodologia aceita, o período de referência, a forma de comprovação e os critérios de verificação, evitando exigência genérica de mera apresentação de certificado sem demonstração do resultado ambiental correspondente.

Pneus e resíduos decorrentes da manutenção

14.19. A execução da atividade também produz impactos indiretos decorrentes da manutenção dos veículos, especialmente pela geração de pneus inservíveis, óleos lubrificantes usados ou contaminados, embalagens, filtros, peças substituídas, baterias e demais resíduos associados à operação da frota.

14.20. A contratada deverá assegurar que os resíduos decorrentes das atividades sob sua responsabilidade recebam destinação ambientalmente adequada, observadas as normas aplicáveis e os sistemas de logística reversa existentes para cada categoria de produto ou resíduo.

14.21. Especial atenção deverá ser conferida à destinação dos pneus inservíveis e dos óleos lubrificantes usados ou contaminados e respectivas embalagens, considerando o potencial de contaminação ambiental decorrente do descarte inadequado.

14.22. A responsabilidade pela manutenção da frota e pela destinação dos resíduos dela decorrentes permanecerá a cargo da contratada, não devendo esses materiais ser destinados às instalações da Secretaria de Esportes.

Poluição sonora

14.23. Os veículos utilizados deverão permanecer em condições adequadas quanto aos níveis de emissão sonora, observando os padrões e limites estabelecidos pela regulamentação aplicável.

14.24. A manutenção dos sistemas mecânicos e de escapamento deverá contribuir para evitar ruídos excessivos durante a circulação e permanência dos veículos nos pontos de embarque, hospedagem e locais próximos às competições.

Eficiência operacional como medida de sustentabilidade

14.25. A própria modelagem da contratação poderá contribuir para a redução dos impactos ambientais mediante planejamento eficiente dos deslocamentos.

14.26. A divisão regional da contratação, tratada no item 9 deste Estudo, poderá reduzir deslocamentos improdutivos relacionados à mobilização da frota, especialmente quando os serviços forem executados por empresas que disponham de estrutura operacional compatível com as regiões atendidas.

14.27. Da mesma forma, o dimensionamento adequado dos veículos em relação ao número de passageiros permitirá melhor aproveitamento da capacidade de transporte e poderá reduzir a quantidade de veículos necessária para atendimento de uma mesma delegação.

14.28. O planejamento dos itinerários deverá buscar, sempre que tecnicamente possível e sem prejuízo da segurança dos passageiros, percursos eficientes que evitem deslocamentos desnecessários.

Fiscalização das obrigações ambientais

14.29. As obrigações ambientais estabelecidas para a contratação deverão integrar os mecanismos de acompanhamento e fiscalização contratual na medida em que sejam objetivamente verificáveis pela Administração.

14.30. A contratada deverá apresentar, quando exigido e nos limites definidos no Termo de Referência, documentos destinados à comprovação do atendimento das obrigações ambientais relacionadas à frota e à execução dos serviços.

14.31. Eventuais irregularidades ambientais identificadas durante a execução deverão ser comunicadas e tratadas de acordo com as disposições contratuais e com a legislação aplicável, sem prejuízo das competências fiscalizatórias dos órgãos ambientais e reguladores.

Normas ambientais aplicáveis

14.32. A execução deverá observar a legislação ambiental e de trânsito aplicável à atividade, especialmente as normas relativas ao controle da poluição provocada por veículos automotores, padrões de emissão, manutenção da frota, destinação de pneus inservíveis, óleos lubrificantes usados ou contaminados e demais resíduos decorrentes da operação.

14.33. Entre as referências normativas pertinentes deverão ser consideradas, conforme sua aplicabilidade e vigência no momento da elaboração definitiva dos documentos da contratação, a Lei Federal nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, as resoluções do Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA relacionadas às emissões veiculares e à destinação ambientalmente adequada de resíduos, a legislação estadual pertinente e as normas expedidas pelos órgãos reguladores competentes.

14.34. A indicação das normas específicas no Termo de Referência deverá ser precedida de verificação de sua vigência e efetiva aplicabilidade ao objeto, evitando-se a reprodução automática de referências normativas que tenham sido alteradas, substituídas ou que tratem de obrigação não relacionada diretamente à futura contratada.

Conclusão quanto aos impactos ambientais

14.35. Os impactos ambientais associados à contratação são inerentes à utilização de transporte rodoviário, porém podem ser mitigados mediante adequada manutenção da frota, cumprimento dos padrões de emissão, planejamento eficiente dos deslocamentos, utilização racional da capacidade dos veículos e destinação ambientalmente adequada dos resíduos decorrentes da operação.

14.36. Não foram identificados impactos ambientais que, por sua natureza ou magnitude, inviabilizem a solução escolhida, desde que sejam observadas as medidas de prevenção e mitigação previstas neste Estudo e posteriormente detalhadas no Termo de Referência.

14.37. As exigências ambientais da contratação deverão observar equilíbrio entre a obtenção de resultados efetivos de sustentabilidade, a viabilidade operacional da solução, a proporcionalidade das obrigações impostas aos licitantes e contratados e a preservação da competitividade do procedimento licitatório.

14.38. Dessa forma, conclui-se pela viabilidade ambiental da solução, condicionada à observância das medidas de mitigação e das normas ambientais aplicáveis durante toda a execução contratual.

15. Declaração de Viabilidade

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

15.1. Justificativa da Viabilidade

A equipe de planejamento declara tecnicamente viável a solução proposta, considerando sua adequação às necessidades de transporte das delegações esportivas e aos quantitativos estimados neste Estudo. A pesquisa de preços foi concluída pelo Serviço de Compras, conforme documento SEI nº 0121313929, resultando no valor estimado de R\$ 7.056.698,98. O prosseguimento da contratação permanece condicionado à validação definitiva dos quantitativos, à confirmação da disponibilidade orçamentária e às aprovações da autoridade competente no TR.

16. Responsáveis

Todas as assinaturas eletrônicas seguem o horário oficial de Brasília e fundamentam-se no §3º do Art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).

RAFAEL MORENO CASTELLANI

Coordenador de Esportes



Assinou eletronicamente em 16/10/2026 às 15:11:54.

Despacho: A Área Requisitante declara ciência e aprova o presente Estudo Técnico Preliminar.

EMELLY MUNIZ ARMONDES

ÁREA REQUISITANTE



Assinou eletronicamente em 16/10/2026 às 15:17:26.