

ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR – ETP

Contratação de empresa especializada para prestação de serviços de transporte de eleitores residentes no Município, durante o pleito eleitoral de 2026, abrangendo o primeiro e eventual segundo turno das eleições, conforme solicitação da Justiça Eleitoral.

INTRODUÇÃO

O presente documento caracteriza uma importante etapa da fase de planejamento e apresenta os devidos estudos para a contratação de solução que atenderá a necessidade abaixo especificada.

Deste modo, se busca assegurar a viabilidade (técnica e econômica) da contratação pública pretendida, bem como o levantamento dos elementos essenciais, que servirão de base para compor termo de referência a ser elaborado, caso se conclua pela viabilidade da contratação.

O objetivo principal é estudar detalhadamente a necessidade e identificar no mercado a melhor solução para supri-la, em observância às normas vigentes e aos princípios que regem a Administração Pública.

1. DECLARAÇÃO DE INEXISTÊNCIA DE PROCESSOS DE CONTRATAÇÃO EM ANDAMENTO E DE ATAS DE REGISTRO DE PREÇOS OU CONTRATOS VIGENTES

Declaro, para os devidos fins, que, após análise do acervo administrativo municipal, não foram identificados processos de licitação em andamento, atas de registro de preços vigentes ou quaisquer outros instrumentos de contratação ordinária aptos a atender à demanda extraordinária apresentada pela Justiça Eleitoral para o pleito de 2026.



Não obstante a existência de contrato de concessão/permissão vigente para a exploração do transporte público coletivo ordinário no Município de Ourinhos (originado sob as diretrizes do Decreto nº 1.939, de 21 de março de 1979), resta cabalmente demonstrada a sua **inaplicabilidade e insuficiência jurídica e material** para o caso sob análise, haja vista que:

- **Incompatibilidade de Grade Horária:** O contrato de concessão regular vigente não prevê a operação integral das linhas e itinerários aos domingos em horários e frequências compatíveis com as necessidades de deslocamento fixadas para o pleito eleitoral, operando rotineiramente com escala severamente reduzida ou nula nesses dias da semana.
- **Ausência de Previsão de Subsídio para Tarifa Zero:** O instrumento contratual em vigor foi estruturado sob o regime de tarifa remunerada pelo usuário (tarifa pública ordinária), carecendo de previsão jurídica, cláusula de custeio ou matriz de risco que ampare o subsídio municipal integral para passagens gratuitas universais voltadas ao sufrágio.
- **Vedação ao Aditamento Contratual Quantitativo/Qualitativo:** Mostra-se inviável realizar o aditamento do contrato principal para a inclusão dessa obrigação, uma vez que a natureza extraordinária, a transitoriedade do evento (máximo de 48 horas) e a especificidade das regras eleitorais desconfigurariam o equilíbrio econômico-financeiro e o escopo original da concessão matriz, violando os limites legais de alteração contratual permitidos pela Lei nº 14.133/2021.

Desta feita, configurada a inexistência de instrumentos vigentes capazes de suprir a referida necessidade e demonstrada a impossibilidade de aproveitamento direto do contrato ordinário atual, justifica-se a abertura de processo de contratação direta por inexigibilidade de licitação com fulcro no art. 74, caput, da Lei nº 14.133/2021, como medida indispensável para a complementação da instrução, adequação da demanda e salvaguarda da regularidade e continuidade do serviço público no dia das eleições.



2. DESCRIÇÃO DA NECESSIDADE DA CONTRATAÇÃO

A presente contratação decorre na ausência de infraestrutura logística de transporte coletivo público universal de tarifa zero aos domingos, operando com frequência de dias úteis, para viabilizar o deslocamento dos eleitores do Município de Ourinhos até as respectivas seções de votação no pleito geral de 2026.

O interesse público a ser atendido reside no dever imperativo do Município de assegurar as condições materiais necessárias para o livre e pleno exercício da cidadania e da soberania popular (sufrágio universal). A carência de atendimento logístico adequado e gratuito no dia do pleito impacta diretamente os seguintes atores interessados, sob suas respectivas perspectivas:

- **Eleitores Reais/Municípes:** É necessário facilitar o deslocamento dos eleitores até os locais de votação, especialmente daqueles que residem em regiões mais afastadas do centro e que possam enfrentar dificuldades financeiras para custear o transporte, garantindo condições mais igualitárias de acesso às seções eleitorais.
- **Justiça Eleitoral (TSE / TRE-SP):** Requer do poder público local uma atuação proativa e célere para conter e combater os índices de abstenção eleitoral, assegurando o fluxo contínuo e regular da população votante.
- **Administração Pública Municipal:** É necessário observar as diretrizes estabelecidas pelo Supremo Tribunal Federal na ADPF 1013, garantindo que o transporte coletivo municipal contribua para facilitar o acesso dos eleitores aos locais de votação, promovendo a igualdade de condições e prevenindo práticas irregulares de transporte de eleitores, sem comprometer o equilíbrio financeiro do Município nem a segurança jurídica dos contratos vigentes.

2.2. Vinculação com a Atividade-Fim e Resultados Pretendidos

A presente contratação vincula-se de forma direta às atividades-fim da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano, Mobilidade e Licenciamento, a quem compete planejar, coordenar e fiscalizar o sistema de transporte coletivo do



município. A solução extraordinária contribui diretamente para a execução dos seguintes resultados e benefícios:

- **Garantia de Acessibilidade Democrática:** Cumprimento regular de linhas e itinerários que totalizam uma projeção de **5.890 km de trajeto por dia de eleição**.
- **Universalização Reversa e Fluidez:** A liberação física das catracas (tarifa zero) acelera o embarque de passageiros, reduz o tempo de ciclo dos ônibus e mitiga gargalos nas rotas de acesso aos colégios eleitorais.

2.3. Demonstração de Exclusividade e Limites da Concessão Vigente (Inaplicabilidade de Aditamento)

Atendendo às recomendações de aprofundamento do órgão de assessoramento jurídico, demonstra-se a inviabilidade de aditamento da permissão de exploração de linha, conforme os seguintes fundamentos documentais e operacionais:

- **Do Instrumento de Exclusividade Decorrente:** O sistema de transporte coletivo público de passageiros de Ourinhos é explorado em regime de exclusividade pela **Empresa de Ônibus Circular de Ourinhos Ltda. (Empresa AVOA)**, por força da outorga regulamentar instituída originariamente pelo **Decreto nº 1.939, de 21 de março de 1979** e seus desdobramentos contratuais subsequentes. Nenhuma outra pessoa jurídica detém autorização legal, frota local cadastrada, garagens equipadas ou pessoal técnico habituado aos itinerários homologados do município para operar de forma imediata na malha urbana local.
- **Da Não Sobreposição com as Obrigações Concessórias Ordinárias:** O objeto desta contratação extraordinária **não se insere e não se confunde** com o rol de obrigações ordinárias já praticadas pela concessionária. Por força do contrato de concessão regular, a Empresa AVOA é remunerada diretamente pela tarifa pública paga pelo usuário nas catracas. Ademais, a matriz de alocação de riscos ordinária prevê para os dias de domingo uma escala severamente reduzida de frota e horários, a qual é manifestamente incompatível com o fluxo massivo e com a



frequência padrão de dias úteis exigida no pleito pelo art. 23, inciso III, da Resolução TSE nº 23.751/2026.

- **Da Inaplicabilidade do Aditamento Contratual:** Revela-se jurídica e materialmente inviável promover o aditamento quantitativo ou qualitativo do contrato de concessão vigente para englobar este objeto pelas seguintes razões específicas:
 1. **Natureza Transitória Excepcional:** O objeto esgota-se integralmente no período máximo de 48 horas (dois turnos específicos), configurando uma contratação por escopo/evento que colide com a natureza de execução continuada de longo prazo do contrato principal.
 2. **Transgressão aos Limites do Art. 132 da Lei nº 14.133/2021:** Alterar substancialmente as obrigações de uma concessão de longo prazo para incluir uma obrigação extraordinária de custeio eleitoral por ato unilateral ou aditivo consensual caracterizaria burla ao escopo primitivo da outorga, extrapolando os limites legais permitidos para modificações contratuais e gerando grave risco de responsabilização perante o Tribunal de Contas do Estado (TCE-SP).

Desta forma, preenchidos os requisitos técnicos de identificação do problema, caracterizada a exclusividade de infraestrutura da Empresa AVOA derivada do

Decreto nº 1.939/1979 e fundamentada a impossibilidade jurídica de aditamento do contrato existente, resta demonstrado o nexo causal que justifica a abertura de procedimento autônomo de contratação direta por inexigibilidade de licitação.

3. REQUISITOS DA CONTRATAÇÃO

Considerando a natureza da presente contratação concessão do transporte público municipal para cobertura de 02 (dois) dias de pleito eleitoral.

Vale ressaltar a existência dos Decretos Municipais nº 1.939 e 1.940, de 21 de março de 1.979 vigentes que outorgam a permissão e regula a exploração das linhas de transporte coletivo urbano em favor da empresa AVOA (Empresa Circular Cidade de Ourinhos).



A execução do objeto fica condicionada ao cumprimento dos seguintes requisitos obrigatórios por parte da CONCESSIONÁRIA:

3.1. Requisitos Operacionais e de Frota

- **Horários de Funcionamento:** A prestação dos serviços e a liberação das catracas ocorrerão impreterivelmente das 06h30 às 18h00, intervalo técnico planejado para assegurar o fluxo integral e contínuo de eleitores e mesários antes, durante e após o pleito.
- **Frequência e Padrão Regulamentar (Art. 23, Inciso III, Res. TSE nº 23.751/2026):** Em cumprimento estrito ao disposto no art. 23, inciso III, da Resolução TSE nº 23.751/2026, fica terminantemente vedada a redução de frota ou da frequência do transporte coletivo no dia das eleições em relação aos padrões de dias úteis normais, devendo a concessionária manter o padrão operacional regular e a integralidade de ônibus urbanos padrão e veículos adaptados com elevadores de acessibilidade, sob pena de sanções administrativas e responsabilização eleitoral legal.
- **Dimensionamento da Frota:** Disponibilização de frota equivalente à dos dias úteis, garantindo frequência e pontualidade para evitar aglomerações nos principais colégios eleitorais.
- **Frota Própria da Contratada:** Todos os ônibus utilizados na operação extraordinária devem pertencer obrigatoriamente à frota própria da contratada (Empresa AVOA) ou estar sob sua posse direta regulamentada, sendo expressamente vedada a subcontratação de empresas terceiras.
- **Estado e Conservação dos Veículos:** Os veículos disponibilizados devem estar em perfeitas condições de segurança, higiene, mecânica e conservação, com os laudos de vistoria técnica atualizados junto aos órgãos municipais competentes.
- **Seguro de Motoristas e Passageiros:** A contratada deverá comprovar a cobertura ativa de apólices de seguros de responsabilidade civil e de acidentes pessoais vigentes, garantindo total proteção jurídica e material aos motoristas, colaboradores escalados e passageiros transportados.



- **Oferta de transporte:** o serviço será disponibilizado a todas as eleitoras e a todos os eleitores, sem qualquer distinção, vedada a veiculação de propaganda partidária ou eleitoral, bem como a promoção pessoal do gestor público responsável, em conformidade com a legislação eleitoral vigente.

3.2. Requisitos de Fiscalização e Auditoria

- **Bilhetagem e Controle:** Obrigatoriedade de manutenção do sistema de bilhetagem eletrônica em modo "tarifa zero" ou registro biométrico/físico zerado, permitindo a apuração exata do volume de passageiros transportados para fins de auditoria.
- **Relatório Técnico:** Apresentação, em até 5 (cinco) dias úteis após o encerramento do segundo turno (se houver), de relatório consolidado contendo a quilometragem rodada (medição por odômetro/GPS) e o mapa de frota ativa para validação do pagamento do subsídio.

3.3 Sustentabilidade ambiental

Sob o aspecto ambiental, a utilização do transporte coletivo pode contribuir para a redução da circulação de veículos individuais, podendo diminuir o consumo de combustíveis e a emissão de poluentes por passageiro transportado. Dessa forma, a disponibilização do serviço nos dias de votação também favorece a mobilidade urbana sustentável, ao incentivar o uso compartilhado dos meios de transporte e otimizar o deslocamento dos eleitores até os locais de votação.

4. LEVANTAMENTO DE MERCADO E JUSTIFICATIVA DA ESCOLHA DO TIPO DE SOLUÇÃO A CONTRATAR

Considerando que a Prefeitura Municipal de Ourinhos não dispõe de frota própria para realizar o transporte coletivo nos dias das eleições de 2026 e que a Empresa de Ônibus Circular de Ourinhos Ltda (AVOA), sob o CNPJ 49.131.667/0001-12), é a única empresa autorizada a prestar esse serviço no



município, verifica-se a necessidade da contratação direta por inexigibilidade, diante da possível inviabilidade de competição.

A escolha da Empresa de Ônibus Circular de Ourinhos Ltda por meio de inexigibilidade de licitação justifica-se pela flagrante inviabilidade de competição, nos termos do art. 74, caput, da Lei nº 14.133/2021.

A Empresa AVOA atua como concessionária exclusiva das linhas e itinerários do transporte coletivo urbano em Ourinhos. Portanto, ela é a única pessoa jurídica que detém, de forma imediata:

- **Exclusividade e Capilaridade Operacional:** Domínio logístico sobre a totalidade das linhas urbanas, pontos de parada instalados e frota dimensionada especificamente para o território do município.

- **Infraestrutura Pronta:** Disponibilidade de veículos cadastrados, motoristas e fiscais habituados às rotas locais, permitindo a transição imediata da escala reduzida de domingo para a escala integral de dias úteis sem o risco de falhas operacionais na data do pleito.

Seria jurídica e materialmente inviável realizar um procedimento licitatório para atrair um terceiro operador apenas para os domingos de eleição. Outra empresa não disporia do conhecimento técnico das rotas municipais, da frota local mobilizada ou da compatibilidade de sistema para atuar por apenas 24 ou 48 horas no município.

5. DESCRIÇÃO DA SOLUÇÃO COMO UM TODO

A solução consiste na contratação de empresa responsável pela execução do serviço de transporte coletivo de eleitores com “tarifa zero” no Município de Ourinhos/SP, durante o primeiro e o segundo turnos das eleições de 2026, previstos para os dias 4 e 25 de outubro, respectivamente, com o objetivo de facilitar o deslocamento da população até os locais de votação. A empresa deverá fornecer



todas as rotas e horários já habituais nos demais dias da semana, não deixando nenhuma rota sem o itinerário e horários já estabelecidos.

A execução deverá observar a programação operacional estabelecida para o atendimento da demanda eleitoral, garantindo a regularidade, a segurança e a adequada prestação do serviço, conforme informações a seguir:

- **Horários de Funcionamento:** A operação especial e a liberação das catracas ocorrerão das 06h30 às 18h00. Este intervalo foi dimensionado para cobrir o período integral de votação, garantindo de forma plena e contínua o deslocamento e o fluxo de eleitores e mesários antes, durante e após o encerramento do pleito.
- **Linhas e Modalidades:** O atendimento manterá a operação regular por meio de ônibus urbanos padrão e de veículos adaptados com elevadores de acessibilidade. A concessionária fica obrigada a disponibilizar o mesmo padrão técnico adotado rotineiramente no município, operando com frota equivalente à dos dias úteis para evitar aglomerações e assegurar o cumprimento integral dos 5.890 km de trajeto projetados por dia de eleição.
- **Cláusula de Contingência Resolutiva:** Caso o pleito federal seja resolvido em primeiro turno, a parcela orçamentária reservada ao segundo turno não será adquirida, liquidada ou paga à contratada, configurando-se mera previsão de contingência orçamentária, sem que caiba qualquer direito a indenização ou reequilíbrio econômico-financeiro em favor da empresa prestadora.
- **Público:** O transporte deverá ser oferecido a todas as eleitoras e a todos os eleitores, sem distinção de qualquer natureza, observadas as disposições da legislação eleitoral vigente, especialmente quanto à vedação de propaganda partidária ou eleitoral e de promoção pessoal de agentes públicos.

5.1 CRONOGRAMA DE HORÁRIOS E INTERVALOS DE SAÍDAS

A operação especial obedecerá à grade horária oficial do município com o tempo médio de intervalo entre as viagens detalhado a seguir:



- **Linhas Urbanas Comuns (Intervalo regular de 40 em 40 minutos):**

Funcionamento: Saídas dos bairros a partir das 06h00 e saídas do terminal a partir das 06h20. As viagens subsequentes ocorrerão rigorosamente a cada 40 minutos até o encerramento do turno (ex: 06h40, 07h20, 08h00 no Bairro / 07h00, 07h40, 08h20 no Terminal).

Linhas integradas: Anchieta, Bandeirantes/Margarida, Boa Esperança/Minas Gerais, Cohab, Distrito 1, Eldorado/Brizola, Itajubi, Lar Santo Antônio, Musa/São João, Palmeiras, Santos Dumont/Graal, S. Domingos/O. Quagliato, Veredas/Rec. dos Pássaros e Vila Brasil.

- **Linhas Especiais e Universitárias (Intervalos específicos e turnos estendidos):**

FATEC / AME / UPA / Ambulatório: Saídas do bairro a cada 40 minutos até as 14h40; após este horário, adota turnos espaçados para garantir o atendimento hospitalar e de plantão com última saída do terminal às 23h40.

Itamaraty / Paris: Saídas do bairro a cada 60 minutos (1 em 1 hora), iniciando às 05h45 até as 17h45. Saídas do terminal das 06h15 às 19h30.

Pacheco / Pacaembu: Saídas do bairro a cada 60 minutos (1 em 1 hora), iniciando às 05h45 até as 17h45. Saídas do terminal das 06h15 às 19h30.

UNESP / Distrito 2 / Matilde: Saídas do bairro a cada 55 ou 60 minutos, iniciando excepcionalmente às 05h50. Saídas do terminal das 06h15 às 19h30.

FIO: Viagens sob demanda programada de turnos específicos na folha (manhã, início da tarde e encerramento às 19h20), com intervalos maiores entre as saídas.

Para subsidiar a presente justificativa, será anexada ao processo a programação completa de partidas e chegadas, extraída do site oficial do Grupo AVOA, a fim de demonstrar a organização operacional do serviço de transporte coletivo no Município de Ourinhos e contribuir para a comprovação das condições operacionais consideradas na contratação.



6. ESTIMATIVA DAS QUANTIDADES DA CONTRATAÇÃO

Cada domingo de eleição operará com a integralidade da quilometragem diária normal, referindo as rotas e horários comuns aos dias de semana, qual seja, 5.890 km (cinco mil, oitocentos e noventa quilômetros).

A execução financeira e o respectivo pagamento deste objeto extraordinário observarão estritamente os seguintes critérios de desembolso e conveniência da Administração:

- **Primeiro Turno:** O custeio do transporte no domingo correspondente ao primeiro turno das eleições é considerado item fixo e obrigatório do cronograma de desembolso do respectivo período;
- **Segundo Turno:** O custeio do transporte para o segundo turno fica condicionado, de forma resolutiva e exclusiva, à efetiva ocorrência do segundo turno de votação no Município.

Caso o pleito eleitoral federal seja resolvido em primeiro turno, a parcela orçamentária reservada ao segundo turno não será adquirida, liquidada ou paga à contratada, configurando-se mera previsão de contingência orçamentária, sem que caiba qualquer direito a indenização ou reequilíbrio econômico-financeiro em favor da empresa prestadora.

7. ESTIMATIVA DO VALOR DA CONTRATAÇÃO

Para a definição do valor de referência da quilometragem rodada, adotou-se a Planilha Analítica de Custos no modelo ANTP (Associação Nacional de Transportes Públicos), estruturada sob a consagrada metodologia matemática do método GEIPOT (Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes). A união dessas ferramentas constitui o padrão de maior confiabilidade e aceitação técnica perante os Tribunais de Contas no país, pois conjuga as fórmulas tradicionais de consumo físico (GEIPOT) com as atualizações estruturais e tributárias modernas do setor de mobilidade urbana (ANTP). Aplicados os insumos, salários e coeficientes da realidade local a essa matriz analítica ponderada — e em estrita conformidade com



os dados homologados pela Comissão Municipal de Trânsito —, apurou-se o custo definitivo de R\$ 8,6072 por quilômetro rodado (Custo Total c/ Tributos), conferindo absoluta transparência, impessoalidade e consistência econômica ao preço de referência da contratação. O valor descrito acima, é o valor apurado para o mês de setembro de 2026.

A planilha acima representa os seguintes valores por quilômetro rodado:

- Custo Variável Total= R\$ 4,3161 - incluindo combustível, lubrificantes, rodagem, peças e acessórios;
- Custo Fixo Total = R\$ 3,4192 – incluindo remuneração, despesas com pessoal, despesas administrativas (seguros e ipva)
- Total= R\$ 7,7353 + Impostos = **TOTAL GERAL= R\$ 8,6072**

Por se tratar do dado financeiro mais recente, oficial e auditado que reflete a real estrutura de custos da concessionária atuante, este valor foi adotado como o preço de referência para a presente contratação extraordinária, totalizando um custo de **R\$ 50.696,41 por dia de eleição** e um limite global de **R\$ 101.392,82** para a hipótese de ocorrência de dois turnos.

A projeção da demanda quilométrica diária tomou como base o histórico operacional consolidado e aferido junto à empresa atualmente atuante no município. Constatou-se que o atendimento integral e regular das linhas e itinerários necessários para suprir a demanda da população totaliza 5.890 km (cinco mil, oitocentos e noventa quilômetros) de trajeto por dia normal de transporte.

8. JUSTIFICATIVA PARA O NÃO PARCELAMENTO DA SOLUÇÃO

Trata-se de contratação de uma única prestação do serviço por dia de pleito eleitoral à concessionária exclusiva da malha urbana local, cuja execução deve ocorrer de forma unificada e centralizada por motivos de segurança jurídica, técnica e de continuidade logística, não se aplicando o parcelamento da solução.

8.1. Inviabilidade Técnica e Operacional do Parcelamento:

A presente solução **não será objeto de parcelamento**, determinando-se a contratação unificada e centralizada de um único prestador de serviços. A divisão do



objeto em lotes ou a inserção de múltiplos operadores na malha de transporte urbano para o dia do pleito eleitoral é materialmente inviável e contrária ao interesse público, com base nos seguintes fundamentos técnicos e logísticos:

- **Indivisibilidade da Malha Logística e Conflito de Linhas:** O sistema de transporte público do Município de Ourinhos opera como uma rede integrada, onde linhas, itinerários, pontos de parada e o terminal central centralizam o fluxo de passageiros. Introduzir uma segunda empresa para operar frações dessas rotas ou linhas específicas criaria uma sobreposição operacional caótica, gerando conflitos de tráfego nos pontos de embarque e severos atrasos incompatíveis com a rigidez do horário de votação fixado pela Justiça Eleitoral.
- **Aproveitamento Crítico da Infraestrutura Existente:** A execução do plano de transporte eleitoral exige o cumprimento de **5.890 km de trajeto diário** distribuídos em escalas sincronizadas a cada 40 ou 60 minutos. Apenas a concessionária atual (**Empresa AVOA**) detém a infraestrutura imediata pronta (garagem local, sistemas de rádio-chamada, bilhetagem eletrônica configurada para auditoria do "tarifa zero" e pessoal técnico dimensionado). Dividir essa demanda exigiria de terceiros uma mobilização de frota e estrutura física impossíveis de serem amortizadas ou operacionalizadas de forma segura para um evento de apenas 24 ou 48 horas.
- **Risco de Ruptura na Continuidade Logística:** O parcelamento fragmentaria a responsabilidade civil e operacional do sistema. Em caso de pane mecânica ou sinistro em um veículo de empresa terceira, o tempo de substituição comprometeria o deslocamento dos munícipes às urnas. Sob o comando unificado da concessionária exclusiva, o remanejamento e a substituição de frotas ocorrem de forma imediata por meio de veículos reserva integrados à mesma central de controle.

8.2. Inviabilidade de Parcelamento sob o Prisma da Segurança Jurídica:

Sob a ótica jurídica, a exploração do sistema de transporte coletivo municipal é outorgada em regime de exclusividade à Empresa AVOA por força dos **Decretos nº 1.939 e 1.940, de 21 de março de 1979**. A realização do transporte gratuito nas eleições constitui uma extensão extraordinária dessa malha de serviço preexistente.



Permitir que outra pessoa jurídica explore comercialmente ou opere linhas outorgadas por decreto municipal — mesmo que de forma transitória — caracterizaria quebra da exclusividade da concessão matriz, ensejando grave risco de litígio judicial contra a Administração, pedidos de reequilíbrio econômico-financeiro por terceiros e insegurança jurídica institucional.

Portanto, em estrita observância ao princípio da eficiência e do interesse público, o não parcelamento demonstra-se a única alternativa viável para assegurar a regularidade, a pontualidade e a integridade da operação eleitoral de 2026. A contratação unificada garante a economia de escala e elimina o custo administrativo de gerenciar múltiplos contratos para um objeto de curtíssima duração.

9. CONTRATAÇÕES CORRELATAS E/OU INTERDEPENDENTES

9.1. Contratações Correlatas (Ações Paralelas):

Não existem contratações correlatas em andamento por parte deste Município para o fornecimento de transporte coletivo eleitoral. Toda a logística urbana e rural necessária para cobrir os **5.890 km diários** projetados está integralmente concentrada e unificada no presente objeto junto à concessionária local (AVOA).

9.2. Interdependências Administrativas e Normativas:

A eficácia e a regularidade da presente contratação possuem interdependência direta com as seguintes ações e instrumentos normativos governamentais:

- **Coordenação com a Justiça Eleitoral (TSE/TRE-SP):** Dependência de alinhamento técnico institucional com o Cartório Eleitoral local da comarca de Ourinhos para validação dos locais oficiais de votação (colégios eleitorais), zonas de maior fluxo e o cumprimento estrito do **Artigo 23, Inciso III da Resolução TSE nº 23.751/2026** (manutenção da frequência de dias úteis).



• **Disponibilidade Orçamentária Subjacente:** Dependência da indicação formal e oportuna de dotação orçamentária ou crédito suplementar simplificado junto à Secretaria Municipal de Finanças para dar suporte ao empenho do valor de **R\$ 50.696,41 por turno**.

10. DEMONSTRAÇÃO DA PREVISÃO DA CONTRATAÇÃO NO PLANO DE CONTRATAÇÕES ANUAL

O objeto da contratação está previsto no Plano de Contratações Anual do(s) ano(s) de 2026, conforme detalhamento a seguir:

- I) **ID PCA no PNCP:** 53415717000160-0-000001/2026;
- II) **Data de publicação no PNCP:** 10/07/2025;
- III) **Id do item no PCA:** [272- [Serviço];
- IV) **Classe/Grupo:** [2.05.00 – [Serviços Técnicos Especializados];
- V) **ID do Documento de Formalização de Demanda Aprovado:** [59];
- VI) **Valor Total do Catálogo Informado:** [R\$ 822.400,00];

10.1 – A contratação alinha-se com os objetivos da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano, Mobilidade e Licenciamento e os instrumentos de planejamento Municipal estabelecidos no artigo 165, da Constituição Federal e na Lei 14.133/2021.

11. DEMONSTRATIVO DOS RESULTADOS PRETENDIDOS

O Demonstrativo dos Resultados Pretendidos com o fornecimento de passe livre nas catracas de ônibus circular especificamente nos dias de eleição foi estruturado para refletir os impactos cívicos, jurídicos e sociais dessa medida. O documento gerado detalha os seguintes eixos estratégicos:



- Fortalecimento Democrático e Cidadania: Garante que a vulnerabilidade socioeconômica não seja uma barreira para o exercício do voto, promovendo a igualdade de condições no acesso às urnas.
- Redução dos Índices de Abstenção: Mitiga a ausência de eleitores (especialmente os que residem em periferias ou distantes de suas seções eleitorais) motivada pelo custo financeiro do deslocamento de ida e volta.
- Combate a Crimes Eleitorais: Inibe e enfraquece práticas ilegais de aliciamento de eleitores, como o transporte clandestino ou irregular oferecido por candidatos ou partidos em troca de favores políticos.
- Justiça Social e Isonomia: Universaliza o direito de ir e vir no dia do pleito, neutralizando o impacto da tarifa de transporte no orçamento das famílias de baixa renda.
- Eficiência na Logística Urbana: A liberação das catracas acelera o embarque dos passageiros, reduz o tempo de viagem dos ônibus circulares e evita gargalos nas rotas que atendem aos maiores colégios eleitorais.

12. PROVIDÊNCIAS PRÉVIAS AO CONTRATO

Não serão necessárias providências administrativas uma vez que o serviço é rotineiramente fornecido pela empresa contratada.

13. DESCRIÇÃO DOS IMPACTOS AMBIENTAIS E DAS MEDIDAS MITIGADORAS

Por se tratar de uma operação de curtíssima duração (máximo de 02 dias) caracterizada como extensão de serviço público municipal preexistente, fica estabelecida a não exigência de ritos de licenciamento complexos, tais como Estudo de Impacto Ambiental (EIA/RIMA), novas certidões de habitação técnica, pesquisas amplas de mercado concorrencial ou Planos de Gestão de Resíduos de Longo Prazo.



No entanto, a rodagem da quilometragem extraordinária projetada (**5.890 km/dia**) gera impactos físicos reais imediatos, os quais deverão ser mitigados pela concessionária (Empresa AVOA) mediante a adoção obrigatória das seguintes medidas:

13.1. Impactos Identificados

- **Emissão de Gases de Efeito Estufa (GEE):** A circulação simultânea e contínua da frota no padrão de dias úteis acarreta a queima de combustível fóssil (óleo diesel) e consequente emissão de CO₂ e material particulado na atmosfera urbana.
- **Geração de Resíduos de Manutenção de Emergência:** Risco residual de descarte inadequado de componentes mecânicos e insumos poluentes (óleos lubrificantes usados, estopas contaminadas, peças desgastadas ou pneus) em virtude de quebras ou reparos corretivos urgentes executados durante o dia do pleito.
- **Poluição Sonora e Desgaste da Malha Viária:** Ruídos decorrentes da operação em alta intensidade da frota pesada e o impacto mecânico direto sobre as vias públicas que dão acesso aos principais eixos votantes de Ourinhos.

13.2. Medidas Mitigadoras Obrigatórias

- **Manutenção Preventiva e Selo PROCONVE:** A contratada fica obrigada a utilizar exclusivamente veículos que possuam laudo de opacidade atualizado e que atendam aos índices rígidos de emissão regulamentados pelo Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores (PROCONVE), comprovados via vistorias ordinárias da concessão principal.
- **Logística Reversa e Descarte Adequado:** Fica terminantemente proibido o descarte de qualquer resíduo lubrificante ou mecânico fora das dependências homologadas da garagem matriz da contratada. Qualquer reparo emergencial nas vias públicas exige o recolhimento imediato e a destinação final ambientalmente adequada dos insumos avariados, sob pena de aplicação de sanções ambientais contratuais.



- **Racionalização contra a "Quilometragem Morta":** O plano de trabalho da escala de motoristas e fiscais deve otimizar ao máximo os trajetos de recolhimento, frotas de apoio e trocas de turno. Essa otimização evita a rodagem supérflua de ônibus vazios, diminuindo diretamente o consumo desnecessário de combustível e reduzindo a pegada de carbono global do evento eleitoral.

14. ANÁLISE DE RISCOS

Considerando que a operação terá duração máxima de apenas 02 (dois) dias e funciona estritamente como uma extensão emergencial e extraordinária do decreto de transporte público já existente no Município, os riscos operacionais encontram-se integralmente absorvidos e mitigados pela estrutura da concessionária atual. Portanto, a matriz de risco tradicional **não será levantada**, visto que eventuais intercorrências mecânicas ou de pessoal correm por conta e responsabilidade do monitoramento regular que rege o contrato principal vigente.

15. DECLARAÇÃO DE VIABILIDADE

Diante de todo o estudo técnico e jurídico realizado, esta Secretaria emite declaração de **VIABILIDADE PLENA** para a celebração do ajuste, fundamentada nos seguintes preceitos:

- **Segurança Jurídica Constitucional:** A medida está em estrita consonância com a jurisprudência do Supremo Tribunal Federal (STF), consolidada na **ADPF 1013**, que pacificou a legalidade e a recomendação do passe livre em dias de eleição como instrumento de garantia do direito constitucional ao voto.
- **Adesão à Legislação Eleitoral Especial:** O plano atende de forma integral às determinações do **Artigo 23, Inciso III da Resolução TSE nº 23.751/2026**, que proíbe expressamente a desidratação e a redução das linhas urbanas nos dias de pleito, convertendo a obrigatoriedade legal em balizador técnico do dimensionamento da frota.



- **Ausência de Caráter Eleitoral:** O ato não configura benefício eleitoral vedado, uma vez que a gratuidade é universal, de caráter geral e impessoal, instituída via Decreto Municipal normativo e amparada pelo Tribunal Superior Eleitoral (TSE).

- **Eficiência e Prontidão Operacional:** A contratação utiliza a infraestrutura já contratada, testada e em operação no município. Não há necessidade de mobilização de nova frota, garagens ou contratação de pessoal externo pela concessionária.

- **Conformidade Econômica:** O risco de sobrepreço é nulo, visto que os valores do quilômetro rodado (**R\$ 8,6072**) baseiam-se em metodologia oficial (GEIPOT) e no histórico auditado sob as regras tarifárias vigentes.

- **Baixo Impacto Orçamentário:** Por se limitar a apenas 48 horas de operação, o impacto financeiro (máximo de R\$ 101.392,82) é residual e perfeitamente suportável mediante a indicação de dotação orçamentária simplificada ou remanejamento de saldo remanescente do próprio fundo de transportes.

Com base nas justificativas expostas, conclui-se pelo prosseguimento do feito para a abertura do processo de contratação direta por inexigibilidade de licitação.

Ourinhos, 25 de setembro de 2026.

Servidor Responsável pela elaboração do ETP:

Mileni Luciana Greco
Agente Administrativo III

Agente de Licitação Responsável pela Formalização do ETP:

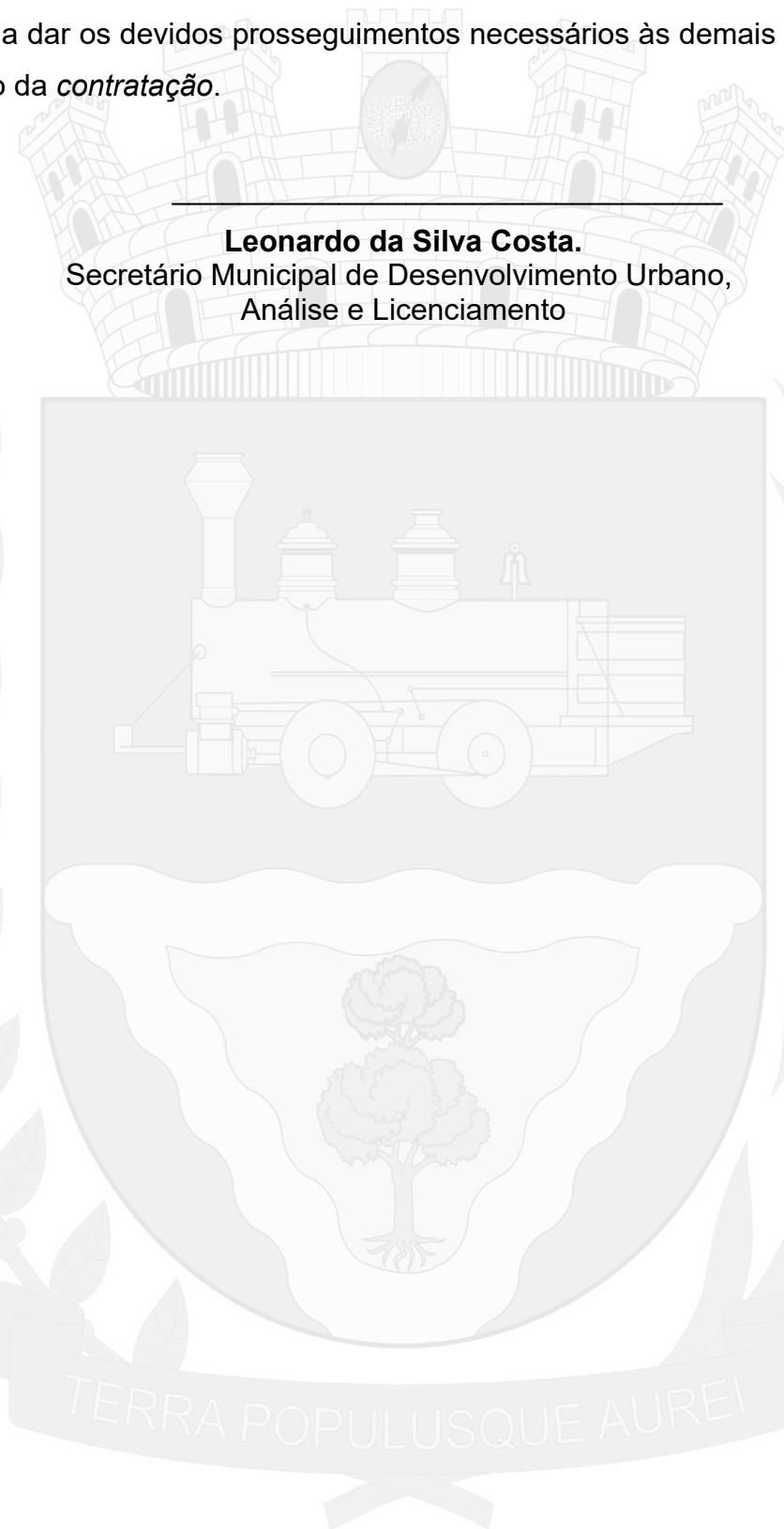
Mileni Luciana Greco
Agente Administrativo III



Diante das informações **APROVO** o presente **Estudo Técnico Preliminar** e **AUTORIZO** a dar os devidos prosseguimentos necessários às demais etapas para a formalização da *contratação*.

Leonardo da Silva Costa.

Secretário Municipal de Desenvolvimento Urbano,
Análise e Licenciamento





Assinaturas



Código de validação: 8Y4N-PWEZ-DXV8-WWNA

Este documento foi assinado pelos seguintes signatários nas datas indicadas:

MILENI LUCIANA GRECO, lotado em: DG - SECRETARIA MUNICIPAL DE DESENV. URBANO, MOBILIDADE E LICENC. - SMDUML

Documento assinado de forma digital por:

Mileni Luciana Greco



934.536.049-20 - 16/10/2026 12:48:21

OURINHOS-SP

LEONARDO DA SILVA COSTA, lotado em: DG - SECRETARIA MUNICIPAL DE DESENV. URBANO, MOBILIDADE E LICENC. - SMDUML

Documento assinado de forma digital por:

LEONARDO DA SILVA COSTA



469.543.558-60 - 16/10/2026 14:46:16

OURINHOS-SP

Para verificar as assinaturas, acesso o link direto de validação deste documento:

<https://protocolo.ourinhos.sp.gov.br/assinatura/validacao/view/8Y4N-PWEZ-DXV8-WWNA>

