



ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR - ETP

O presente documento caracteriza a primeira etapa da fase de planejamento e apresenta os devidos estudos para a contratação de solução que atenderá à necessidade abaixo especificada. Conforme estabelecido pela Lei 14.133/2021, em seu artigo 6º, inciso XX, o estudo técnico preliminar é o “documento constitutivo da primeira etapa do planejamento de uma contratação que caracteriza o interesse público envolvido e a sua melhor solução e dá base ao anteprojeto, ao termo de referência ou ao projeto básico a serem elaborados 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.

INTRODUÇÃO:

Nesta etapa de planejamento, observam-se as disposições da Lei nº 14.133/2021 e, no que couber, as diretrizes estabelecidas na Instrução Normativa nº TC-0022/2015, do Tribunal de Contas do Estado de Santa Catarina (TCE/SC), especialmente no que se refere à adequada estruturação, fundamentação e instrução dos processos de concessão comum. Os estudos, levantamentos e documentos pertinentes à modelagem adotada integram a instrução do presente processo administrativo, em conformidade com a legislação aplicável e com as exigências de controle externo.

1. DESCRIÇÃO DA NECESSIDADE DA CONTRATAÇÃO, CONSIDERADO O PROBLEMA A SER RESOLVIDO SOB A PERSPECTIVA DO INTERESSE PÚBLICO.

O presente estudo técnico visa enfrentar o seguinte problema: falta de vagas de estacionamento público no centro da Cidade de Maravilha, SC. O aumento progressivo da frota de veículos, aliado à insuficiência de vagas de estacionamento no Município, evidencia a necessidade de adoção de medidas estratégicas voltadas à melhoria da mobilidade urbana.

De acordo com dados do IBGE, considerando o mês de dezembro dos últimos cinco anos, observa-se que o Município de Maravilha/SC apresenta taxa de crescimento da frota de veículos superior à verificada no Estado de Santa Catarina. Soma-se a isso o relevante fluxo de veículos oriundos de Municípios vizinhos, o que evidencia a necessidade imediata de implementação de medidas voltadas à melhoria



da fluidez e da segurança do trânsito local, dentre as quais se destaca a adoção do sistema de estacionamento rotativo.

Conforme dados do IBGE para a população estimada de 2024/2025 e levantamento da frota municipal atualizado até 2025, o Município de Maravilha/SC apresenta 30.743 habitantes e 26.673 veículos registrados.

O Município de Maravilha/SC, assim como outras cidades em processo de desenvolvimento, vem enfrentando a redução dos níveis de mobilidade e acessibilidade urbana, acompanhada do expressivo aumento da frota de veículos automotores.

Tal cenário já se reflete no cotidiano da Cidade, que, nos últimos anos, passou a apresentar problemas típicos de centros urbanos de maior porte, como congestionamentos em horários de pico, dificuldades de deslocamento na região central e escassez de vagas de estacionamento, entre outros impactos decorrentes do elevado número de veículos.

Atualmente, observa-se significativa dificuldade na obtenção de vagas de estacionamento na área central durante o horário comercial, o que impacta negativamente o comércio local, além de comprometer a acessibilidade da população, especialmente de idosos e pessoas com mobilidade reduzida.

Diante desse contexto, o Poder Público se vê compelido a adotar medidas que promovam a melhoria da mobilidade urbana e ampliem o acesso da coletividade às áreas de maior circulação de veículos e pessoas, visando, assim, à democratização do uso do espaço público.

Nesse sentido, destaca-se como alternativa adequada a implantação de um Sistema de Estacionamento Rotativo, cujo objetivo é promover a rotatividade das vagas nas áreas de maior concentração de atividades comerciais, ajustando a oferta à demanda e assegurando uma utilização mais equitativa por parte da população, possibilitando aos usuários o acesso facilitado aos estabelecimentos comerciais e de prestação de serviços.

O Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/1997) estabelece, em seu art. 24, inciso X, a competência dos Municípios para implantar, manter e operar o sistema de estacionamento remunerado em vias públicas municipais:



Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

[...]

X - implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias; [...] (BRASIL, 1997).

Dessa forma, compete aos Municípios identificar as áreas com maior demanda por vagas de estacionamento, estabelecendo, para esses locais, limites máximos de permanência.

À vista do exposto, verifica-se que a implantação do sistema de estacionamento rotativo no Município de Maravilha/SC, encontra amparo legal e mostra-se necessária para a otimização do uso dos espaços públicos, a mitigação de congestionamentos e a promoção da rotatividade das vagas, favorecendo o acesso ampliado da população às áreas comerciais.

2. DEMONSTRAÇÃO DA PREVISÃO DA CONTRATAÇÃO NO PLANO DE CONTRATAÇÕES ANUAL, SEMPRE QUE ELABORADO, DE MODO A INDICAR O SEU ALINHAMENTO COM O PLANEJAMENTO DA ADMINISTRAÇÃO

O presente Estudo Técnico Preliminar não contempla o disposto no inciso II, § 1º, art. 18 da Lei nº 14.133/2021, que trata da demonstração da previsão da contratação no Plano de Contratações Anual, tendo em vista a inexistência, até o momento, desse instrumento no âmbito do Município de Maravilha, SC.

3. REQUISITOS DA CONTRATAÇÃO

Considerando a natureza e a complexidade dos serviços objeto da presente concessão, constituem requisitos obrigatórios da contratação as condições mínimas necessárias à adequada implantação, operação, manutenção, controle, comercialização e atendimento do Sistema de Estacionamento Rotativo Controlado Pago, as quais deverão ser integralmente observadas pela futura concessionária. Para tanto, deverão ser atendidos, no mínimo, os seguintes requisitos:



A futura concessionária deverá disponibilizar e operacionalizar sistema informatizado para controle da utilização das vagas, processamento das informações operacionais e financeiras, emissão de relatórios gerenciais, disponibilização de meios de pagamento ao usuário e suporte ao atendimento da operação, bem como fornecer os equipamentos, materiais, sinalização, estrutura operacional e mão de obra necessários à execução integral do objeto.

Constituem, ainda, requisitos da contratação:

- a) elaboração e implantação dos projetos executivos necessários para implantação e/ou manutenção das áreas de estacionamento;
- b) verificação da necessidade de manutenção preventiva e corretiva permanente de equipamentos e da sinalização vertical e horizontal implantada;
- c) manutenção da equipe de monitores na quantidade necessária, respeitando a proporcionalidade de 1 (um) monitor para aproximadamente 80 (oitenta) vagas;
- d) execução e operacionalização da campanha de orientação e esclarecimento da utilização do estacionamento ao usuário, com divulgação na mídia;
- e) acompanhamento do funcionamento dos equipamentos em campo para verificação de relógio, sinal de conectividade dos monitores, carga de papel para impressão, funções, entre outras;
- f) controle da utilização do estacionamento, incluindo a verificação das condições de regularidade de utilização das vagas do Sistema de Estacionamento Rotativo Controlado Pago;
- g) em caso de ocupação irregular das vagas do sistema, o monitor da concessionária deverá comunicar a irregularidade eletronicamente através do sistema por ela escolhido, o que deverá ocorrer de forma on-line à Central de Atendimento e, após, à autoridade de trânsito;
- h) manutenção de sítio eletrônico contendo todas as informações e funções pertinentes à operação;
- i) manutenção de telefone de central de atendimento durante o período que compreende a utilização diária do sistema de estacionamento regulamentado.



j) instalar sistema de acompanhamento e de auxílio a lavratura dos autos de infração para uso do Agente de Trânsito em local designado pelo Poder Concedente;

A concessionária deverá implantar e manter, no Município de Maravilha/SC, um espaço físico destinado ao atendimento ao público, com funcionamento diário durante todo o período de operação do sistema de estacionamento rotativo. Nesse local, deverá ser disponibilizado, de forma contínua, um sistema de informações aos usuários, com o objetivo de:

- a) disponibilizar de forma clara e visível o valor da Tarifa Básica de Utilização, bem como o tempo máximo contínuo permitido nas vagas;
- b) fornecer informações referentes às infrações e penalidades do sistema;
- c) fornecer informações gerais sobre localização, orientações e regras para utilização do Sistema de Estacionamento Rotativo Controlado Pago;
- d) recebimento e atendimento de sugestões, reclamações e consultas feitas pelos usuários e público em geral;
- e) demais atividades decorrentes da prestação do serviço.

A concessionária será a única responsável pela formalização e gestão dos contratos de comercialização com os Pontos de Venda (PDVs), devendo assegurar o adequado desempenho das atividades, a qualidade do atendimento e a boa imagem desses locais perante o público usuário, observando-se, ainda, os seguintes requisitos:

- a) os Pontos de Venda deverão ser estrategicamente distribuídos, não excedendo a 150m de qualquer vaga para aquisição do e-ticket, devendo ter fácil acesso e conter sinalização de identificação, de modo a atender adequadamente a demanda dos usuários;
- b) os Pontos de Venda credenciados pela concessionária deverão ser por ela treinados quanto aos objetivos do Sistema de Estacionamento Rotativo Controlado Pago e deverão receber todas as informações e material de apoio e sinalização de identificação para a correta prestação dos serviços;



c) a relação atualizada dos Pontos de Venda de e-ticket e sua localização física deverá ser objeto de aprovação pelo Poder Concedente, sendo corrigida sempre que houver alteração;

d) a concessionária deverá divulgar os Pontos de Venda com os nomes e localização, em seu sítio eletrônico, de forma a facilitar aos usuários a aquisição dos e-tickets ou seus créditos para uso no sistema de telefonia celular;

e) a concessionária será responsável por dimensionar um fluxo de produção e abastecimento de insumos, considerando o ciclo de produção, aquisição e utilização dos cartões/tickets eletrônicos, de modo a evitar a ocorrência de escassez de oferta e garantir aos usuários a facilidade permanente de aquisição de direito de estacionamento;

f) a comercialização da Tarifa Básica de Utilização será realizada diretamente pela concessionária nos seguintes modos:

I. Equipamentos Eletrônicos de Pagamento de Tarifa: equipamentos eletrônicos expedidores de bilhetes, utilizados em áreas estratégicas do sistema;

II. Pontos de Venda Fixos: instalados em estabelecimentos comerciais credenciados pela concessionária, portando um Terminal Eletrônico para emissão de bilhetes e monitoramento do uso das vagas;

III. Canais de Venda Virtual: sítio na internet para aquisição de créditos de estacionamento e/ou aplicativo mobile disponibilizados gratuitamente em lojas virtuais, compatíveis com os sistemas operacionais IOS e ANDROID.

Para a utilização das vagas no sistema de estacionamento rotativo pago, a futura concessionária deverá disponibilizar, como requisito da contratação, as seguintes modalidades de pagamento das tarifas:

a) por meio de ferramentas eletrônicas, como aplicativos para smartphones compatíveis com os sistemas iOS e Android, bem como por parquímetros ou outros dispositivos tecnológicos destinados à fiscalização e ao controle do sistema;



b) por meio de cartões próprios do Sistema de Estacionamento Rotativo de Maravilha/SC, nas modalidades de 30 (trinta) minutos e 60 (sessenta) minutos.

Na modalidade de cartão, estes deverão ser obrigatoriamente sequencialmente seriados e numerados, cabendo ao Poder Concedente o controle dessa sequência, bem como a emissão das autorizações para a impressão dos cartões de estacionamento a serem utilizados no âmbito do Sistema de Estacionamento Rotativo.

Os monitores serão responsáveis pela fiscalização da utilização dos cartões, devendo registrar no sistema a respectiva numeração, emitir Avisos de Irregularidade aos usuários em desconformidade e controlar a rotatividade dos veículos nas vagas regulamentadas.

Na modalidade de ferramentas eletrônicas, parquímetros e dispositivos similares, as tarifas deverão ser disponibilizadas por meio de créditos, permitindo a aquisição de períodos de 30 (trinta) minutos e 1 (uma) hora, bem como de seus múltiplos. Deverá ser assegurada a utilização fracionada, correspondente ao tempo efetivamente utilizado, com a devolução do saldo remanescente em forma de crédito para uso posterior, observando-se, em qualquer caso, o tempo máximo de permanência permitido na vaga.

No que se refere à manutenção e à assistência técnica, caberá à futura concessionária garantir, durante toda a vigência contratual, o pleno funcionamento dos sistemas, equipamentos, dispositivos, meios tecnológicos e demais recursos empregados na operação, promovendo, sempre que necessário, os reparos, substituições, atualizações e ajustes indispensáveis à continuidade, segurança, eficiência e confiabilidade do serviço prestado.

E, por fim, a empresa Concessionária deverá atender, de forma tempestiva, eficiente e adequada, às demandas do Município de Maravilha relacionadas ao objeto da contratação, bem como cumprir integralmente todas as exigências de habilitação



jurídica, fiscal, trabalhista e econômico-financeira previstas no Termo de Referência e no Edital de licitação.

4. ESTIMATIVAS DAS QUANTIDADES PARA A CONTRATAÇÃO, ACOMPANHADAS DAS MEMÓRIAS DE CÁLCULO E DOS DOCUMENTOS QUE LHESS DÃO SUPORTE, QUE CONSIDEREM INTERDEPENDÊNCIAS COM OUTRAS CONTRATAÇÕES, DE MODO A POSSIBILITAR ECONOMIA DE ESCALA.

A estimativa das quantidades necessárias à estruturação da presente concessão tem como base técnica o estudo anteriormente elaborado por empresa especializada contratada pelo Município no ano de 2025, o qual levantou elementos essenciais do projeto, tais como número de vagas, delimitação das áreas de abrangência, horários de operação, parâmetros tarifários e demais dados operacionais pertinentes. Registre-se, ainda, que os parâmetros gerais do sistema foram objeto de disciplina em âmbito local por meio da **Lei Municipal nº 4.423/2025** e dos **Decretos Municipais nºs: 164/2026 e nº 165/2026**, os quais constituem referência normativa para a presente modelagem. Considerando, contudo, o lapso temporal decorrido e a necessidade de adequação do projeto à realidade atualmente verificada, a Administração procedeu à revisão, atualização e ajuste dessas informações, utilizando o estudo pretérito como referência inicial, mas adotando, para fins deste ETP, os dados mais recentes e compatíveis com o cenário atual, os quais fundamentam os quantitativos ora estimados.

A presente contratação refere-se à concessão dos serviços de implantação, operação, apoio técnico e processamento dos dados operacionais, financeiros e gerenciais do Sistema de Estacionamento Rotativo Pago, razão pela qual a estimativa das quantidades compreende a dimensão operacional necessária à execução do objeto, conforme os parâmetros técnicos a seguir descritos.

O período de vigência da concessão será de 5 (cinco) anos, equivalente a 60 (sessenta) meses, contados da assinatura do contrato, podendo ser prorrogado, desde que haja previsão no instrumento convocatório, interesse público devidamente justificado e observância da legislação aplicável.



De acordo com o levantamento técnico atualizado, o número total estimado de vagas destinadas ao Sistema de Estacionamento Rotativo será de aproximadamente 1.985 (um mil e novecentos e oitenta e cinco) vagas.

Das supracitadas vagas, 53 (cinquenta e três) correspondem a vagas sem cobrança, e 488 (quatrocentos e oitenta e oito) correspondem a vagas isentas, nos termos da legislação municipal e da regulamentação aplicável.

O horário estimado de funcionamento do sistema será:

- de segunda-feira a sexta-feira, das 08h30min às 12h00min e das 13h30min às 18h00min;
- aos sábados, das 08h00min às 13h00min.

Fora desses períodos, bem como aos domingos e feriados, o estacionamento será livre nas áreas integrantes do sistema, ressalvada superveniente disposição normativa em sentido diverso.

Para a presente contratação, considera-se que a futura concessionária deverá assumir, por sua conta e risco, a implantação, operação, apoio técnico e o processamento dos dados operacionais, financeiros e gerenciais do Sistema de Estacionamento Rotativo Pago, com disponibilização de software, equipamentos, materiais, sinalização, suporte operacional e mão de obra necessários à execução do objeto, conforme detalhamento a ser consolidado no Termo de Referência, no edital e na legislação municipal correlata.

5. ESTIMATIVA DO VALOR DA CONTRATAÇÃO, ACOMPANHADA DOS PREÇOS UNITÁRIOS REFERENCIAIS, DAS MEMÓRIAS DE CÁLCULO E DOS DOCUMENTOS QUE LHE DÃO SUPORTE, QUE PODERÃO CONSTAR DE ANEXO CLASSIFICADO, SE A ADMINISTRAÇÃO OPTAR POR PRESERVAR O SEU SIGILO ATÉ A CONCLUSÃO DA LICITAÇÃO.



A estimativa do valor da contratação foi elaborada com base no estudo técnico anteriormente produzido por empresa especializada contratada pelo Município no ano de 2025, adotado como referência inicial e posteriormente revisado e atualizado pela Administração, a fim de adequar a projeção econômica à realidade atual da futura concessão. Registra-se, ainda, que os parâmetros gerais do sistema foram objeto de disciplina em âmbito local por meio da **Lei Municipal nº 4.423/2025** e dos **Decretos Municipais nºs: 164/2026** e nº **165/2026**, os quais servem de referência normativa para a presente modelagem econômica, sem prejuízo das atualizações técnicas promovidas no âmbito deste ETP.

Para o biênio 2026/2027, as tarifas de referência consideradas para a modelagem preliminar da contratação serão:

- R\$ 1,00 (um real) para 30 (trinta) minutos;
- R\$ 2,00 (dois reais) para 1h (uma hora);
- R\$ 4,00 (quatro reais) para 2h (duas horas).

No que se refere à modelagem econômica, registra-se que o estudo técnico anteriormente contratado indicou, como premissa inicial, a fixação de outorga correspondente a 10% (dez por cento) do faturamento bruto da operação. Todavia, tal parâmetro será submetido à reavaliação técnica e econômica pela Administração, a fim de verificar sua aderência às condições atuais de mercado, à viabilidade do contrato, ao equilíbrio econômico-financeiro da concessão e à modicidade tarifária, podendo ser ajustado mediante justificativa fundamentada.

Com base nas premissas atualmente adotadas, estima-se que o faturamento bruto da operação dos serviços de implantação, operação, apoio técnico e processamento dos dados operacionais, financeiros e gerenciais do Sistema de Estacionamento Rotativo Pago, no Município de Maravilha/SC, **será de R\$ 17.918.320,00 (dezesete milhões, novecentos e dezoito mil e trezentos e vinte reais), para o período de 5 (cinco) anos, equivalente a 60 (sessenta) meses.**



Referida estimativa foi construída a partir da projeção de utilização das vagas tarifáveis, considerados os dias e horários de funcionamento do sistema, as tarifas de referência previstas para as faixas de 30 (trinta) minutos, 1h (uma hora) e 2h (duas horas), bem como os parâmetros operacionais extraídos do estudo técnico utilizado como base e atualizados pela Administração.

Registra-se, por fim, que o faturamento bruto estimado da operação não se confunde com a outorga eventualmente devida ao Município, a qual, estimando o parâmetro inicial de 10% (dez por cento) sobre o faturamento bruto, corresponderia, em projeção preliminar, ao montante de R\$ 1.791.832,00 (um milhão, setecentos e noventa e um mil, oitocentos e trinta e dois reais) ao longo da vigência contratual, sem prejuízo de posterior reavaliação técnica e econômica pela Administração.

Quadro demonstrativo da modelagem econômica preliminar:

| ELEMENTO | VALOR ESTIMADO | DESCRIÇÃO |
|--|-------------------|---|
| Faturamento bruto estimado da operação | R\$ 17.918.320,00 | Receita total projetada com a cobrança das tarifas dos usuários durante os 5 anos de vigência. |
| Outorga estimada ao Município (10%) | R\$ 1.791.832,00 | Parcela do faturamento bruto da operação que poderá ser destinada ao Município, caso mantido esse parâmetro na modelagem final. |

Para fins de clareza da modelagem econômica adotada, registra-se que:

- **R\$ 17.918.320,00** corresponde à receita bruta estimada da operação;
- **R\$ 1.791.832,00** corresponde à outorga estimada ao Município, caso mantido o percentual de 10% (dez por cento);
- o eventual lucro da concessionária corresponderá ao resultado apurado após o desconto dos custos, despesas operacionais, tributos, encargos e outorga incidentes sobre a execução contratual.



A estimativa do valor da contratação foi elaborada com base na modelagem econômico-financeira atualizada, considerando a projeção de faturamento ao longo do período contratual, conforme parâmetros operacionais adotados, tais como número de vagas, horas de operação, tarifas aplicáveis e taxa de utilização do sistema.

Os valores detalhados da projeção econômica encontram-se consolidados no Estudo de Viabilidade Técnico-Econômico-Financeira – EVTEF, que integra a presente instrução processual.

Registra-se que a outorga ao Município será definida como percentual incidente sobre o faturamento bruto da operação, conforme modelagem econômico-financeira adotada, podendo ser ajustada na fase final da estruturação da concessão.

6. LEVANTAMENTO DE MERCADO, QUE CONSISTE NA ANÁLISE DAS ALTERNATIVAS POSSÍVEIS, E JUSTIFICATIVA TÉCNICA E ECONÔMICA DA ESCOLHA DO TIPO DE SOLUÇÃO A CONTRATAR.

Para a presente contratação, foram analisadas as alternativas disponíveis para a implantação, operação e gestão do Sistema de Estacionamento Rotativo Controlado Pago, levando-se em consideração as possibilidades identificadas pelo Município, as práticas observadas no mercado, a capacidade de execução de cada modelo, os custos envolvidos, os riscos operacionais e os resultados esperados para o atendimento do interesse público. A partir dessa análise comparativa, buscou-se identificar a solução mais adequada sob os aspectos técnico, operacional, jurídico e econômico.

Existem três possibilidades de administração de um Estacionamento Rotativo Controlado Pago:

- a) pela administração municipal;
- b) por entidade beneficente;
- c) por empresa privada.



Quanto à **alternativa de gestão direta pela Administração municipal**, verifica-se que sua adoção demandaria estrutura administrativa, operacional e técnica específica para a implantação e manutenção do sistema, incluindo equipe suficiente e especializada para fiscalização, monitoramento, atendimento aos usuários, processamento de dados operacionais e financeiros, manutenção de equipamentos, gestão do sistema informatizado e controle da arrecadação. Além disso, tal modelo exigiria investimentos iniciais relevantes em equipamentos, software, sinalização, materiais e estrutura de apoio, bem como a adoção de providências administrativas adicionais para contratação de pessoal e aquisição dos insumos necessários. Considerando a complexidade do serviço a ser executado, bem como a ausência de estrutura técnica e operacional própria e suficiente para assumir, de forma direta, todas essas atribuições, essa alternativa mostra-se menos adequada à realidade atual do Município.

No que se refere à **alternativa de gestão por entidade beneficente assistencial**, embora em tese represente uma possibilidade, observa-se que esse modelo, na prática, tende a apresentar limitações relevantes quanto à capacidade operacional, padronização dos serviços, eficiência da fiscalização e controle da execução. Além disso, a depender da forma de estruturação, podem surgir fragilidades relacionadas à contratação e à gestão do pessoal envolvido na operação, com potenciais repercussões administrativas e trabalhistas para o Município. Soma-se a isso o fato de que, em geral, entidades dessa natureza não dispõem da mesma especialização técnica, tecnológica e gerencial exigida para a adequada implantação e operação de sistema rotativo pago, especialmente quando a solução demanda controle informatizado, processamento de dados e suporte técnico contínuo. Por essas razões, essa alternativa também não se apresenta como a mais vantajosa para a presente contratação.

Quanto à **alternativa de gestão por empresa privada**, mediante concessão, verifica-se que ela se mostra mais compatível com a natureza e a complexidade do serviço pretendido. Isso porque a execução do objeto exige organização operacional



própria, disponibilidade de equipe técnica e administrativa, capacidade de investimento, utilização de equipamentos e sistemas específicos, suporte tecnológico, fiscalização eficiente e experiência na prestação de serviços dessa natureza. Nessa modalidade, por se tratar de empresa especializada, as obrigações e encargos inerentes à operação passam a ser de responsabilidade da concessionária, incluindo a implantação do sistema, a disponibilização de equipamentos e softwares, a contratação e gestão de pessoal, a manutenção da operação e a execução das demais atividades necessárias ao adequado funcionamento do serviço. Trata-se, portanto, da alternativa que melhor se ajusta à necessidade administrativa identificada, por concentrar em agente especializado a execução de atividades que demandam estrutura técnica, operacional e gerencial específica, sem afastar o dever de fiscalização e acompanhamento pelo Poder Público.

Diante desse cenário, e conforme apontado no Estudo Técnico, a contratação de empresa privada, sob o regime de concessão, para a implantação e operação do Sistema de Estacionamento Rotativo Controlado Pago apresenta-se como a solução mais adequada, por reunir melhores condições de eficiência operacional, capacidade técnica, disponibilidade de recursos materiais e tecnológicos e aptidão para execução integral do objeto, em consonância com o interesse público.

A operação do Sistema de Estacionamento Rotativo Controlado Pago será de responsabilidade da concessionária, sob a supervisão do Poder Concedente, devendo observar integralmente as disposições da Lei Municipal nº 4.423/2025 e dos Decretos Municipais nºs: 164/2026 e nº 165/2026, que regulamentam o sistema de estacionamento rotativo nas vias e logradouros públicos do Município de Maravilha, que se encontram em anexo.

7. DESCRIÇÃO DA SOLUÇÃO COMO UM TODO, INCLUSIVE DAS EXIGÊNCIAS RELACIONADAS À MANUTENÇÃO E À ASSISTÊNCIA TÉCNICA, QUANDO FOR O CASO.



A solução proposta para atendimento da necessidade administrativa consiste na concessão dos serviços de implantação, operação, apoio técnico e processamento dos dados operacionais, financeiros e gerenciais do Sistema de Estacionamento Rotativo Controlado Pago no Município de Maravilha/SC, compreendendo, de forma integrada, todos os meios necessários ao seu adequado funcionamento, em conformidade com a Lei Municipal nº 4.423/2025 e com os Decretos Municipais nºs: 164/2026 e nº 165/2026.

A solução deverá contemplar, de forma integrada, a disponibilização e operacionalização de sistema informatizado para controle da utilização das vagas, processamento das informações operacionais e financeiras, emissão de relatórios gerenciais, disponibilização de meios de pagamento ao usuário, atendimento ao público, controle da regularidade de utilização das vagas, comercialização de créditos e suporte à operação, bem como os equipamentos, materiais, sinalização, estrutura operacional e mão de obra necessários à execução integral do objeto.

A solução compreende, ainda, a implantação inicial do sistema, a manutenção dos equipamentos e da sinalização, a disponibilização de canais físicos e virtuais de atendimento e comercialização, a atuação de equipe operacional compatível com a demanda do serviço, o suporte técnico contínuo e o fornecimento de informações necessárias ao acompanhamento, fiscalização e gestão contratual pelo Poder Concedente.

No que se refere à manutenção e à assistência técnica, caberá à futura concessionária garantir, durante toda a vigência contratual, o pleno funcionamento dos sistemas, equipamentos, dispositivos, meios tecnológicos e demais recursos empregados na operação, promovendo, sempre que necessário, os reparos, substituições, atualizações e ajustes indispensáveis à continuidade, segurança, eficiência e confiabilidade do serviço prestado.

Destaca-se que o prazo de concessão do Sistema de Estacionamento Rotativo será de 5 (cinco) anos, correspondente a 60 (sessenta) meses, contados a partir da



data de assinatura do contrato, admitida a prorrogação por igual período, desde que haja interesse das partes, nos termos e condições previstos na legislação vigente.

Dessa forma, a solução escolhida apresenta-se como um conjunto integrado de elementos técnicos, operacionais, materiais e gerenciais aptos a viabilizar a implantação e a operação do Sistema de Estacionamento Rotativo Controlado Pago, permitindo o adequado atendimento da necessidade pública identificada e conferindo condições para a execução eficiente, contínua e controlada do serviço.

8. DAS INFRAÇÕES, FISCALIZAÇÃO E PENALIDADES NO SISTEMA DE ESTACIONAMENTO ROTATIVO

Da competência exclusiva do órgão de trânsito municipal

A fiscalização do sistema de estacionamento rotativo e a aplicação de sanções de trânsito constituem atividade de exercício exclusivo do órgão municipal de trânsito, por configurarem expressão do poder de polícia de trânsito, de natureza pública e indelegável. Ao delegar a operação do sistema à iniciativa privada, o Município transfere à concessionária exclusivamente as atividades operacionais — implantação, comercialização, manutenção, controle e atendimento ao usuário —, preservando, para si, o exercício pleno do poder de polícia. Os funcionários e monitores da empresa concessionária estão expressamente vedados de lavrar autos de infração de trânsito ou aplicar penalidades de trânsito aos usuários do sistema, sob pena de nulidade do ato.

Da infração aplicável e seu fundamento legal

O estacionamento em desacordo com as condições regulamentadas pela sinalização, incluindo o não pagamento da tarifa e o excesso do tempo máximo permitido de permanência na vaga, configura infração de trânsito de natureza grave, tipificada no art. 181, inciso XVII, do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), sujeitando o infrator às seguintes penalidades: (a) multa de R\$ 195,23 (cento e noventa e cinco reais e vinte e três centavos); (b) adição de 5 (cinco) pontos no prontuário do condutor; e (c) possibilidade de remoção do veículo, como medida administrativa. A aplicação dessas



penalidades é de competência exclusiva dos agentes e órgãos executivos de trânsito do Município, nos termos do art. 24, incisos VI e VII, do CTB.

Da vedação à “tarifa de regularização” e penalidades alternativas

É vedado ao Município criar mecanismo próprio de penalidade ou procedimento substitutivo às sanções previstas no CTB, tais como “tarifa de regularização”, “aviso convertível em multa própria” ou qualquer instrumento que permita ao infrator afastar a aplicação da multa de trânsito. Esse entendimento encontra respaldo na jurisprudência do Tribunal de Justiça de Santa Catarina, que, ao examinar o sistema de estacionamento rotativo de Chapecó/SC, declarou a ilegalidade da tarifa de regularização prevista em decreto municipal, por entender que não cabe ao Município tipificar infrações de trânsito, cominar sanções ou fixar procedimentos sancionatórios distintos do CTB, competência essa privativa da União, nos termos do art. 22, inciso XI, da Constituição Federal.

Do papel operacional da concessionária na fiscalização

À concessionária caberá o apoio operacional à fiscalização, por meio das seguintes atividades: (a) verificação e registro eletrônico, em tempo real, da regularidade dos veículos estacionados, com identificação de placa, horário, localização e situação do crédito no sistema; (b) comunicação imediata ao órgão de trânsito municipal das irregularidades detectadas, para fins de eventual lavratura de Auto de Infração de Trânsito pelo agente competente; (c) manutenção de registro histórico das ocorrências operacionais, com disponibilização ao Poder Concedente; e (d) orientação aos usuários sobre as regras de utilização do sistema. A operação dessas atividades não configura exercício de poder de polícia de trânsito e não autoriza a concessionária a emitir qualquer documento com natureza de autuação ou penalidade de trânsito

9. JUSTIFICATIVAS PARA O PARCELAMENTO OU NÃO DA CONTRATAÇÃO.

Nos termos da Lei nº 14.133/2021, admite-se o parcelamento do objeto em lotes ou parcelas, desde que demonstradas sua viabilidade técnica e sua vantajosidade econômica. Contudo, no caso em análise, conclui-se que a contratação parcelada não



se mostra a solução mais adequada, sob pena de comprometer a eficiência, a padronização, a uniformidade e a integração dos serviços necessários à implantação e à operação do Sistema de Estacionamento Rotativo Controlado Pago.

Sob o aspecto técnico, a execução integral do objeto por uma única empresa favorece a compatibilidade entre os sistemas, a uniformidade dos procedimentos operacionais, a padronização do atendimento ao usuário, a centralização da manutenção e a adequada integração entre os diversos elementos que compõem a solução contratada.

Sob o aspecto operacional e gerencial, o parcelamento tende a gerar conflitos de integração entre sistemas, dificuldades na definição e atribuição de responsabilidades, maior complexidade na gestão contratual e potenciais entraves na apuração de obrigações decorrentes da execução do objeto, com risco de prejuízo à continuidade, ao controle e à eficiência do serviço.

Diante disso, e considerando as características específicas da solução pretendida, recomenda-se a contratação de forma integrada, por se mostrar tecnicamente mais adequada e economicamente mais vantajosa, com vistas à obtenção de resultados mais eficazes e satisfatórios, bem como à otimização e racionalização dos recursos públicos.

10. DEMONSTRATIVO DOS RESULTADOS PRETENDIDOS EM TERMOS DE ECONOMICIDADE E DE MELHOR APROVEITAMENTO DOS RECURSOS HUMANOS, MATERIAIS E FINANCEIROS DISPONÍVEIS.

Com a presente contratação, o Município de Maravilha almeja alcançar resultados que promovam não apenas melhorias na organização do estacionamento e da mobilidade urbana, mas também maior economicidade e melhor aproveitamento dos recursos humanos, materiais e financeiros disponíveis, tendo em vista que a futura concessão transferirá à concessionária a responsabilidade pela implantação, operação, manutenção, apoio técnico e disponibilização da estrutura necessária ao



funcionamento do sistema.

Nesse contexto, são resultados pretendidos com a contratação:

a) **Rotatividade de vagas:** o sistema possibilitará maior renovação no uso das vagas de estacionamento, permitindo que um número mais amplo de usuários as utilize ao longo do dia, beneficiando tanto os moradores quanto os visitantes do Município de Maravilha/SC.

b) **Redução do estacionamento irregular:** com a implantação do sistema de estacionamento rotativo, tende-se a coibir a ocupação indevida de vagas em áreas proibidas ou destinadas a finalidades específicas, contribuindo para a organização do trânsito e o aumento da segurança viária.

c) **Melhoria da mobilidade urbana:** a implantação do sistema de estacionamento rotativo tende a reduzir o tempo despendido na busca por vagas, contribuindo para a diminuição de congestionamentos e para a melhoria da fluidez do tráfego.

d) **Ordenamento urbano:** o sistema de estacionamento rotativo contribui para a organização do espaço urbano ao estabelecer regras claras quanto aos locais e ao tempo permitido para estacionamento, promovendo maior disciplina e melhor uso das vias públicas.

e) **Geração de receitas:** a concessão do sistema de estacionamento rotativo pode proporcionar incremento de arrecadação ao Município de Maravilha, possibilitando o reinvestimento dos recursos em melhorias na infraestrutura urbana e na qualificação dos serviços públicos.

f) **Melhor aproveitamento dos recursos humanos:** a delegação da operação do sistema à concessionária reduz a necessidade de alocação direta de servidores municipais em atividades operacionais, permitindo que a estrutura administrativa do Município concentre sua atuação em planejamento, regulação, acompanhamento e fiscalização contratual.



g) **Melhor aproveitamento dos recursos materiais e tecnológicos:** a contratação possibilita que os equipamentos, sistemas, materiais, sinalização e demais recursos necessários à execução do serviço sejam disponibilizados e mantidos pela concessionária, evitando que o Município tenha de estruturar, adquirir e manter, diretamente, toda a infraestrutura operacional do sistema.

h) **Economicidade e racionalização dos recursos financeiros:** a adoção do modelo de concessão tende a reduzir a necessidade de dispêndios diretos do Município com implantação, manutenção, operação e atualização tecnológica do sistema, permitindo a utilização mais racional dos recursos públicos disponíveis e favorecendo a obtenção de melhores resultados com menor comprometimento da estrutura administrativa e financeira municipal.

Assim, a contratação pretendida busca conciliar ganhos operacionais, urbanísticos e administrativos com maior eficiência na utilização dos recursos públicos, em consonância com o interesse público e com os objetivos da futura concessão.

11. PROVIDÊNCIAS A SEREM ADOTADAS PELA ADMINISTRAÇÃO PREVIAMENTE À CELEBRAÇÃO DO CONTRATO, INCLUSIVE QUANTO À CAPACITAÇÃO DE SERVIDORES OU DE EMPREGADOS PARA FISCALIZAÇÃO E GESTÃO CONTRATUAL

Não há providências prévias a serem adotadas pela Administração para a celebração do contrato, inclusive no que se refere à capacitação de servidores ou empregados para a fiscalização e gestão contratual. Dessa forma, com fundamento no art. 18, § 2º, justifica-se que o presente Estudo Técnico Preliminar não contempla o disposto no inciso X do § 1º do art. 18 da Lei nº 14.133/2021.

12. CONTRATAÇÕES/CONCEÇÕES CORRELATAS E/OU INTERDEPENDENTES

Não se identificam contratações ou concessões correlatas e/ou interdependentes necessárias à viabilidade da presente contratação, tendo em vista que a solução



pretendida compreende, de forma integrada, a implantação, operação, manutenção, apoio técnico e disponibilização da estrutura necessária ao funcionamento do Sistema de Estacionamento Rotativo Controlado Pago, a cargo da futura concessionária.

13. DESCRIÇÃO DE POSSÍVEIS IMPACTOS AMBIENTAIS E RESPECTIVAS MEDIDAS MITIGADORAS, INCLUÍDOS REQUISITOS DE BAIXO CONSUMO DE ENERGIA E DE OUTROS RECURSOS, BEM COMO LOGÍSTICA REVERSA PARA DESFAZIMENTO E RECICLAGEM DE BENS E REFUGOS, QUANDO APLICÁVEL.

A contratação pretendida não acarretará impactos ambientais relevantes, razão pela qual não se fazem necessárias medidas mitigadoras. Assim, com fundamento no art. 18, § 2º, justifica-se que o presente Estudo Técnico Preliminar não contempla o disposto no inciso XII do § 1º do art. 18 da Lei nº 14.133/2021.

14. POSICIONAMENTO CONCLUSIVO SOBRE A ADEQUAÇÃO DA CONTRATAÇÃO PARA O ATENDIMENTO DA NECESSIDADE A QUE SE DESTINA. - VIABILIDADE DA CONTRATAÇÃO

Diante do exposto, conclui-se que a contratação pretendida, sob o regime de concessão dos serviços de implantação, operação, apoio técnico e processamento dos dados operacionais, financeiros e gerenciais do Sistema de Estacionamento Rotativo Controlado Pago, mostra-se **adequada, necessária e viável** para o atendimento da necessidade pública identificada.

A solução proposta revela-se compatível com os objetivos de ordenamento do uso do espaço público, melhoria da mobilidade urbana, ampliação da rotatividade das vagas, redução do estacionamento irregular e incremento da eficiência na gestão do sistema, além de possibilitar melhor aproveitamento dos recursos públicos disponíveis.

Verifica-se, ainda, que a modelagem adotada se apresenta tecnicamente adequada e economicamente justificável, considerando as características do objeto, os resultados pretendidos, a capacidade de execução pela iniciativa privada e os benefícios esperados para o Município de Maravilha/SC e para a coletividade.



Assim, este Estudo Técnico Preliminar conclui pela **viabilidade da contratação** e pela sua **conveniência para a Administração Pública**, recomendando o prosseguimento da contratação, com a adoção das providências necessárias à formalização do Termo de Referência e à continuidade da instrução processual.

Maravilha, 05 de junho de 2026.

LAYANA APARECIDA GEMELLI MIOTTO
Secretária de Indústria, Comércio e Turismo