

## ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR – ETP

### 1. Identificação da Necessidade

1.1. O Tribunal de Contas do Estado de Santa Catarina – TCE/SC dispõe de frota própria destinada ao atendimento de suas atividades administrativas e institucionais. Contudo, em determinadas circunstâncias, a frota disponível mostra-se insuficiente para suprir a totalidade das demandas, em razão de:

- a) simultaneidade de compromissos institucionais;
- b) indisponibilidade temporária de veículos por manutenção, revisão ou outros fatores operacionais;
- c) realização de eventos, capacitações, fiscalizações e deslocamentos intermunicipais que demandam veículos específicos ou maior capacidade de transporte.

1.2. Diante desse cenário, torna-se necessária a contratação complementar e eventual de serviços de locação de veículos com motorista, de modo pontual e sob demanda, exclusivamente para suprir lacunas operacionais da frota própria, sem substituí-la de forma permanente.

### 2. Objetivo da Contratação

2.1. Atender, de forma flexível e eficiente, às demandas institucionais do TCE/SC que não possam ser supridas integralmente pela frota própria, assegurando: continuidade das atividades administrativas e finalísticas; cumprimento de agendas institucionais e economicidade e racionalidade na gestão dos recursos públicos.

### 3. Soluções Existentes no Mercado

3.1. Foram analisadas as seguintes alternativas:

#### 3.1.1. Ampliação da frota própria

- a) Elevado custo inicial de aquisição;
- b) Custos permanentes de manutenção, seguro, licenciamento e gestão;

c) Baixa flexibilidade para atender demandas sazonais.

#### 4. Contratação de transporte eventual por demanda

- a) Maior flexibilidade operacional;
- b) Custos apenas quando há efetiva necessidade;
- c) Ausência de custos fixos permanentes.

#### 5. Utilização exclusiva de aplicativos de transporte

- a) Inadequada para transporte institucional coletivo;
- b) Incompatível com demandas de segurança, confiabilidade e padronização.

6. **Conclusão:** a locação de veículos com motorista, sob demanda, apresenta-se como a solução mais vantajosa sob os aspectos técnico, operacional e econômico.

#### 7. Descrição da Solução Adotada

7.1. A solução adotada consiste na **contratação de empresa especializada** para prestação de serviços de locação de veículos com motorista, contemplando os seguintes tipos: Veículo de Passeio – Sedan médio; Van e Micro-ônibus.

7.2. A execução ocorrerá sob o regime de **empreitada por preço unitário**, com medições baseadas em:

- diária de 10 (dez) horas, com franquia de 100 km;
- quilometragem excedente à franquia;
- horas excedentes à jornada diária, quando aplicáveis.

#### 8. Estimativas de Uso e Parâmetros Técnicos

##### 8.1. Estimativa de Diárias (anual)

Item	Veículo	Diárias estimadas
1	Sedan médio	120

2	Micro-ônibus	12
3	Van	36

## 9. Estimativa de Quilometragem Excedente

### 9.1. Metodologia adotada para definição da quilometragem excedente por diária

A estimativa de quilometragem excedente média por diária foi definida a partir do perfil típico dos deslocamentos institucionais, abrangendo: (i) deslocamentos urbanos e regionais; (ii) viagens de ida e retorno no mesmo dia; e (iii) participação em eventos institucionais, fiscalizações e cursos.

### 9.2. Com base na experiência observada em contratos públicos semelhantes (sedan, van e micro-ônibus), verificam-se os seguintes padrões de uso:

- Urbano (Florianópolis): 80 a 120 km por dia – excedente de 0 a 20 km;
- Região Metropolitana: 120 a 160 km por dia – excedente de 20 a 60 km;
- Interior próximo (bate-volta): 180 a 240 km por dia – excedente de 80 a 140 km.

### 9.3. Considerando a predominância de deslocamentos urbanos e regionais, intercalados com viagens ocasionais ao interior próximo, adotou-se, para fins de estimativa orçamentária, parâmetro conservador situado entre 40 km e 60 km excedentes por diária. Optou-se pelo valor de referência de 50 km excedentes por diária, por tratar-se de estimativa realista e defensável, que não inflaciona o orçamento nem subestima a execução real, reduzindo o risco de pleitos futuros de reequilíbrio.

### 9.4. Aplicação aos quantitativos anuais:

- Sedan (120 diárias):  $50 \text{ km} \times 120 = 6.000 \text{ km excedentes/ano}$ ;
- Micro-ônibus (12 diárias):  $80 \text{ km} \times 12 = 960 \text{ km excedentes/ano}$ ;
- Van (36 diárias):  $60 \text{ km} \times 36 = 2.160 \text{ km excedentes/ano}$ .

### 9.5. Considerando a franquia de **100 km por diária** e o perfil típico dos deslocamentos institucionais (urbano, regional e intermunicipal), foi adotada estimativa técnica

de **quilometragem excedente média por diária**, apenas para fins de planejamento orçamentário:

Veículo	Km excedente médio por diária	Km excedente anual estimado
Sedan	50 km	6.000 km
Micro-ônibus	80 km	960 km
Van	60 km	2.160 km

9.6. Ressalta-se que tais valores **não vinculam a execução**, servindo exclusivamente como parâmetros estimativos para formação do valor máximo admissível, sendo a cobrança efetuada conforme medição efetiva validada pela fiscalização.

## 10. Estimativa de Horas Excedentes

10.1. Metodologia adotada para definição das horas excedentes  
A diária padrão foi definida em 10 (dez) horas, com tolerância de 1 (uma) hora sem cobrança. De forma excepcional, podem ocorrer horas excedentes em razão de atrasos no retorno, extensão de reuniões e eventos, deslocamentos intermunicipais e incompatibilidades entre agenda institucional e condições de tráfego.

10.2. A boa prática administrativa indica que entre 10% e 20% das diárias podem demandar extrapolação do período padrão, geralmente limitada a 1 ou 2 horas. Assim, para fins de planejamento orçamentário, adotou-se parâmetro simples e auditável correspondente a 1 hora excedente a cada 5 diárias (0,2 hora por diária).

10.3. Aplicação prática por tipo de veículo:

- Sedan (120 diárias): 1 hora excedente a cada 6 diárias  $\rightarrow 120 \div 6 \approx 20$  horas excedentes/ano;
- Micro-ônibus (12 diárias): 2 horas excedentes em 50% das diárias  $\rightarrow 12 \times 50\% \times 2 = 12$  horas excedentes/ano;

- Van (36 diárias): 1 hora excedente a cada 4 diárias  $\rightarrow 36 \div 4 \approx 9$ , arredondadas tecnicamente para 10 horas excedentes/ano.

10.4. Embora a diária padrão seja de 10 (dez) horas, com tolerância de 1 (uma) hora sem cobrança, reconhece-se que, de forma excepcional, podem ocorrer horas excedentes decorrentes de: extensão pontual de eventos institucionais; atrasos operacionais; deslocamentos intermunicipais.

10.5. Com base em experiência operacional semelhante e critérios conservadores, adotaram-se as seguintes estimativas anuais:

<b>Veículo</b>	<b>Horas excedentes estimadas (ano)</b>
Sedan	20 h
Micro-ônibus	12 h
Van	10 h

10.6. Esses quantitativos representam ocorrências excepcionais e não configuram a regra de execução dos serviços.

## **11. Estimativa de Valor da Contratação**

11.1. Com base nos valores máximos admissíveis definidos no Termo de Referência, a estimativa global da contratação é de R\$ 238.528,60

12. Esse valor contempla: diárias; quilometragem excedente estimada; horas excedentes estimadas.

## **13. Justificativa da Adequação e Vantajosidade**

13.1. A solução escolhida evita a ampliação permanente da frota; permite adequação imediata às demandas institucionais; garante previsibilidade orçamentária com flexibilidade operacional; reduz riscos de aditivos e reequilíbrios econômico-financeiros, ao prever previamente os parâmetros de km e horas excedentes.



#### **14. Critérios de Medição e Fiscalização**

14.1. A medição dos serviços será realizada com base em:

- a) requisição formal do TCE/SC;
- b) controle de horário e quilometragem validado pelo fiscal do contrato;
- c) dedução da franquia de 100 km por diária;
- d) cobrança apenas da quilometragem e horas excedentes efetivamente apuradas.

#### **15. Conclusão**

15.1. Diante da análise técnica realizada, conclui-se que a contratação de serviços de locação de veículos com motorista, sob demanda, nos moldes definidos no Termo de Referência, é **necessária, adequada e vantajosa**, atendendo aos princípios da eficiência, economicidade, planejamento e interesse público.

16. O presente Estudo Técnico Preliminar atende às exigências da Lei nº 14.133/2021 e da Resolução TC nº 237/2023, subsidiando de forma adequada a deflagração do procedimento licitatório.

ANTONIO CARLOS BOSCARDIN FILHO

Coordenadoria de Engenharia, Infraestrutura e Transporte (DAF/CEIT)