ANEXO 1 – ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR

(Processo Administrativo n.º 1749/2026)

1. OBJETO

1.1. Constitui objeto deste Estudo Técnico Preliminar a contratação de empresa especializada para a prestação dos serviços de transporte coletivo urbano de passageiros no Município de Rosário do Sul/RS, compreendendo o fornecimento de veículo, condutor devidamente habilitado, combustível, manutenção e demais insumos necessários à operação, com remuneração exclusivamente por quilômetro efetivamente rodado, conforme roteiro, itinerários e tabela de horários definidos pela Administração.

1.2. Não integram o objeto desta contratação o fornecimento, a implantação, a locação, a manutenção ou a operação do sistema de bilhetagem eletrônica, os quais serão objeto de contratação autônoma, promovida diretamente pelo Município mediante contratação direta, por dispensa de licitação em razão do valor, com fundamento no art. 75, inciso II, da Lei n.º 14.133/2021.

1.3. A arrecadação tarifária decorrente da exploração do serviço pertencerá integralmente ao Município, não constituindo receita da contratada, que será remunerada exclusivamente pelo preço unitário do quilômetro rodado ofertado em sua proposta.

2. DESCRIÇÃO DA NECESSIDADE E OBJETIVO DA CONTRATAÇÃO

2.1. O transporte coletivo urbano constitui serviço público essencial de titularidade municipal, indispensável à garantia do direito de locomoção da população, notadamente dos trabalhadores, estudantes, idosos e pessoas com deficiência que dele dependem para acesso ao trabalho, à educação, aos serviços de saúde e às demais atividades cotidianas. A presente contratação destina-se a assegurar a continuidade e a regularidade desse serviço, hoje prestado em caráter precário por meio de contratação emergencial.

2.2. Do diagnóstico técnico e do dimensionamento da operação

2.2.1. A modelagem desta contratação encontra-se formalmente articulada com os dados demográficos, sociais e técnicos consolidados no anexo Pesquisa Origem-Destino Domiciliar e no anexo Diagnóstico do Sistema de Mobilidade Urbana do Plano de Mobilidade Urbana de Rosário do Sul/RS, elaborados pela Engenheira de Transportes Lúcia Maria Brandão (Empresa PROENGE).

2.2.2. Os estudos constataram que o município apresenta cenário peculiar: apenas 21,4% dos deslocamentos da população ocorrem por transporte coletivo, enquanto expressivos 38% dos fluxos diários ocorrem "a pé". Essa subutilização histórica decorre diretamente da topografia predominantemente plana da cidade, que facilita a locomoção não motorizada.

2.2.3. Diante desse panorama e da análise das tabelas de horários operacionais — focadas nos fluxos de hora-pico matutino, de almoço e vespertino —, a Administração dimensionou a operação para ser executada por **apenas 01 (um) ônibus** com capacidade mínima de 44 (quarenta e quatro) lugares, dimensionamento igualmente adotado nas últimas contratações do mesmo objeto, nas quais a utilização de um único veículo atendeu à demanda de forma

satisfatória. Essa restrição de frota é a solução exata para evitar capacidade ociosa, racionalizar os custos públicos e viabilizar a manutenção da tarifa em níveis socialmente acessíveis.

2.2.4. Da mesma análise resulta a estimativa de **2.756 km (dois mil, setecentos e cinquenta e seis quilômetros) mensais**, equivalentes a 33.072 km anuais, correspondentes à integral execução do roteiro e da tabela de horários constantes do item 6 deste Estudo.

2.2.5. A Administração também considerou a hipótese de execução integralmente direta do serviço, com veículo próprio e servidores do quadro. Tal alternativa foi estudada e descartada em razão do elevado custo de aquisição do veículo, da necessidade de disponibilização de servidores para as funções de motorista e apoio operacional e dos elevados custos de manutenção de frota própria. Optou-se, assim, por manter a titularidade e a gestão do serviço com o Município, contratando terceiro especializado para a sua execução material.

3. DO REGIME DE PRESTAÇÃO DO SERVIÇO E DA COMPATIBILIDADE COM A LEI MUNICIPAL N.º 2.558/2005

3.1. Das duas alternativas admitidas pela legislação municipal

3.1.1. A Lei Municipal n.º 2.558/2005 dispõe sobre a concessão e a permissão para o transporte coletivo no Município de Rosário do Sul. Seu **art. 1º, caput**, estabelece expressamente duas alternativas distintas para a prestação do serviço: "Os serviços de transporte coletivos nos limites do Município de Rosário do Sul serão prestados **diretamente pelo Poder Público Municipal** ou mediante delegação, por particulares, pessoas jurídicas ou físicas, que demonstrem capacidade para sua exploração, **por sua conta e risco**, através de concessão, de permissão, ou ainda de autorização".

3.1.2. O **§ 1º do art. 1º**, ao determinar que "será delegado através de concessão, precedida de licitação na modalidade de concorrência, o serviço de transporte coletivo por ônibus ou microonibus, em linhas regulares", não impõe ao Município o dever de delegar. O dispositivo disciplina exclusivamente a **forma da delegação**, para a hipótese de o Município optar por delegá-la — vale dizer, define que, havendo delegação do serviço por ônibus em linha regular, esta se dará por concessão, e não por permissão ou autorização, cujas hipóteses estão reservadas, respectivamente, ao transporte por lotação (§ 2º) e às linhas não regulares em caráter precaríssimo (§ 3º).

3.1.3. A opção pela prestação direta permanece, portanto, integralmente aberta ao Município, por expressa autorização do caput do art. 1º, e é justamente a que se adota neste Estudo Técnico Preliminar.

3.2. Do modelo adotado

3.2.1. O Município **presta diretamente** o serviço público de transporte coletivo urbano, dele mantendo a titularidade operacional, a política tarifária, a gestão do sistema de bilhetagem eletrônica, a propriedade dos dados e a integralidade da receita arrecadada, contratando terceiro exclusivamente para a **execução material da operação** — fornecimento de veículo, condutor e insumos —, remunerado pelo erário por quilômetro efetivamente rodado.

3.2.2. Não há, nesse arranjo, delegação de serviço público: inexiste exploração por conta e risco do particular, inexiste transferência do risco de demanda, inexiste remuneração por tarifa e inexiste outorga de qualquer prerrogativa de exploração econômica. A contratada é executora material, não delegatária.

3.2.3. O quadro a seguir sintetiza a comparação entre os dois regimes:

ASPECTO	CONCESSÃO (DELEGAÇÃO)	PRESTAÇÃO DIRETA COM CONTRATAÇÃO DE EXECUTOR (MODELO ADOTADO)
Fundamento na Lei Municipal n.º 2.558/2005	Art. 1º, caput, parte final, e § 1º	Art. 1º, caput, primeira parte
Regime jurídico federal	Lei n.º 8.987/1995 e Lei n.º 14.133/2021	Lei n.º 14.133/2021
Titularidade da receita tarifária	Do delegatário, que explora o serviço por sua conta e risco	Do Município, que arrecada diretamente por meio de sistema próprio
Risco de demanda	Do delegatário, com repercussão no preço da proposta	Do Município, que não paga prêmio de risco embutido na proposta
Remuneração do particular	Tarifa paga pelo usuário, complementada por subsídio (art. 11-A)	Preço por quilômetro rodado, pago pelo erário
Gestão do sistema de bilhetagem	Do delegatário, que produz e custodia os dados de arrecadação	Do Município, titular do sistema, dos dados e dos relatórios
Requisitos prévios	Estudo de viabilidade econômica (art. 1º, § 1º) e ato administrativo de justificação publicado na imprensa oficial (art. 3º, caput e § 2º)	Estudo Técnico Preliminar e Termo de Referência (Lei n.º 14.133/2021)
Modalidade licitatória	Concorrência (art. 1º, § 1º, da Lei Municipal)	Pregão eletrônico, por se tratar de serviço comum
Prazo mínimo de divulgação do edital	25 dias úteis (art. 55, II, "b", da Lei n.º 14.133/2021)	10 dias úteis (art. 55, II, "a", da Lei n.º 14.133/2021)
Complexidade da habilitação exigida do licitante	Elevada: capacidade de investimento, exploração	Reduzida: aptidão para operar frota de transporte de passageiros

	tarifária e domínio de tecnologia de bilhetagem	
Política tarifária	Tarifa fixada pelo preço da proposta vencedora (art. 11 da Lei Municipal)	Tarifa fixada por Decreto do Executivo (art. 13 da Lei Municipal)

3.3. Das justificativas da opção pela prestação direta

3.3.1. **Da possibilidade legal expressa.** Como demonstrado no subitem 3.1, a prestação direta do serviço pelo Poder Público Municipal é hipótese expressamente autorizada pelo art. 1º, caput, da Lei Municipal n.º 2.558/2005, não dependendo de alteração legislativa, de autorização legislativa específica ou de qualquer providência normativa prévia. A opção situa-se, ademais, no âmbito da discricionariedade administrativa quanto à melhor forma de organização do serviço público de sua titularidade.

3.3.2. **Da maior simplicidade e efetividade na gestão do sistema de bilhetagem eletrônica.** No modelo de concessão, o sistema de bilhetagem é fornecido, operado e custodiado pelo próprio delegatário — isto é, pelo agente economicamente interessado no resultado que os dados produzem. A Administração passa a depender de informações unilateralmente apresentadas pelo operador para aferir a demanda, calcular subsídios e avaliar revisões tarifárias, o que compromete a fiscalização e transfere ao Município o ônus de auditar dados que não controla. Contratando o sistema diretamente, a Administração torna-se titular da plataforma, dos perfis de administrador, dos relatórios e da base de dados, obtendo controle integral e imediato da arrecadação, sem intermediação e sem conflito de interesses.

3.3.3. **Da ampliação da competitividade.** A separação entre a operação da frota e a tecnologia de bilhetagem elimina a exigência, hoje incontornável no modelo de concessão, de que a licitante detenha simultaneamente capacidade operacional de transporte e domínio de solução tecnológica de bilhetagem eletrônica — mercados distintos, com barreiras de entrada próprias. Somam-se a isso a supressão do risco de demanda e a desnecessidade de investimento inicial em equipamentos embarcados e plataforma. O resultado é a viabilização da participação de empresas de menor porte, cuja expertise se concentra na operação de veículos, com ampliação do universo de licitantes e, por consequência, maior pressão competitiva sobre o preço do quilômetro rodado.

3.3.4. **Da menor complexidade e do menor custo técnico e jurídico da contratação.** A concessão exige a elaboração de estudo de viabilidade econômica (art. 1º, § 1º, da Lei Municipal), a edição e publicação, na imprensa oficial, de ato administrativo de justificação da conveniência da outorga (art. 3º, caput e § 2º), a estruturação de modelagem econômico-financeira com fluxo de caixa e amortização de investimentos (art. 3º, § 1º), a definição da política tarifária vinculada ao preço da proposta vencedora (art. 11), a construção de mecanismos de reequilíbrio e de revisão tarifária (art. 11, §§ 5º a 8º) e, eventualmente, a instituição de subsídio com estimativa de impacto orçamentário-financeiro e previsão na LDO e na LOA (art. 11-A, § 2º). O modelo ora adotado dispensa integralmente esse aparato: a contratação instrui-se com Estudo Técnico Preliminar, Termo de Referência e pesquisa de preços, na forma da Lei n.º 14.133/2021,

com sensível redução do custo administrativo de
elaboração, de instrução processual, de análise jurídica e de fiscalização da execução.

3.3.5. **Da celeridade do procedimento licitatório.** Enquadrado o objeto como serviço comum e adotada a modalidade pregão com critério de menor preço, o prazo mínimo de divulgação do edital é de **10 (dez) dias úteis**, nos termos do art. 55, inciso II, alínea "a", da Lei n.º 14.133/2021. Na hipótese de concessão, precedida obrigatoriamente de concorrência por força do art. 1º, § 1º, da Lei Municipal, e tratando-se de serviço especial, o prazo mínimo seria de **25 (vinte e cinco) dias úteis**, na forma do art. 55, inciso II, alínea "b", da mesma Lei — sem contar o tempo necessário à elaboração prévia do estudo de viabilidade econômica e à publicação do ato justificativo da outorga. A diferença é juridicamente relevante diante da atual prestação do serviço em caráter emergencial e precário, cuja substituição por contratação regular é urgente.

3.3.6. **Da coerência com o planejamento da contratação do sistema de bilhetagem eletrônica.** O modelo ora proposto é o desdobramento lógico e necessário das decisões já formalizadas no Documento de Formalização da Demanda (Memorando n.º 033/2026, do Departamento de Trânsito) e no Estudo Técnico Preliminar da contratação do sistema de bilhetagem eletrônica, nos quais se consignou que a implantação do sistema sob titularidade municipal proporcionará maior transparência, confiabilidade das informações, controle da arrecadação, geração de relatórios gerenciais, integração dos dados operacionais e melhor acompanhamento da execução contratual, e que a locação de equipamentos com fornecimento de software, manutenção, suporte técnico e atualizações apresenta melhor relação custo-benefício ao Município, evitando investimentos iniciais elevados em aquisição de equipamentos e garantindo a atualização tecnológica durante toda a vigência contratual. Sendo o sistema de bilhetagem contratado, custeado e gerido pelo Município, seria contraditório atribuir a terceiro a exploração da receita que esse mesmo sistema arrecada.

3.3.7. **Do controle e da reversibilidade.** A titularidade municipal do sistema e da base de dados assegura que a eventual substituição da empresa operadora do transporte — por extinção contratual, sanção ou término de vigência — não acarrete perda de histórico de arrecadação, de cadastro de usuários, de créditos eletrônicos ou de dados de gratuidades, riscos inerentes ao modelo em que a plataforma pertence ao delegatário.

3.4. Dos dispositivos da Lei Municipal n.º 2.558/2005 aplicáveis e inaplicáveis

3.4.1. Por versarem sobre padrões técnicos e operacionais do serviço, independentemente do regime de prestação adotado, aplicam-se integralmente à presente contratação, e foram incorporados aos itens 6, 7 e 11 deste Estudo, os seguintes dispositivos:

a) **art. 2º, parágrafo único, alínea "a"** — definição de ônibus, com capacidade superior a 20 (vinte) passageiros sentados e transporte de passageiros em pé limitado a 30 (trinta);

b) **art. 5º, caput** — vistoria do veículo pelo Município, quanto aos aspectos de segurança, conservação e comodidade, antes de entrar em serviço regular;

c) **art. 5º, §§ 1º e 2º** — vistorias periódicas a cada 180 (cento e oitenta) dias, prazo de 72 (setenta e duas) horas para solução de problemas e nova vistoria, com possibilidade de execução por oficina mecânica credenciada, às expensas do interessado na exploração do serviço;

d) **art. 6º** — vedação de utilização de veículo com mais de 20 (vinte) anos de uso;

e) **art. 7º** — indicação do ponto de partida e
do terminal da linha, visível à distância mínima de 20 (vinte) metros durante o dia, com iluminação para visualização noturna;

f) **art. 9º** — vedação de trânsito em outros itinerários conduzindo passageiros, salvo determinação do Município;

g) **art. 10** — previsão, no edital, das multas por descumprimento das obrigações estabelecidas na Lei Municipal.

3.4.2. Não incidem sobre a presente contratação, por pressuporem a delegação do serviço e a existência de delegatário que o explore por sua conta e risco:

a) **art. 1º, § 1º**, quanto à exigência de concessão precedida de concorrência e de prévio estudo de viabilidade econômica, requisitos dirigidos exclusivamente à hipótese de delegação;

b) **art. 3º, caput e §§ 1º e 2º**, quanto ao ato administrativo de justificação da conveniência da outorga e ao prazo dimensionado pela remuneração da empresa e pela amortização dos investimentos, aplicando-se, em seu lugar, os arts. 106 e 107 da Lei n.º 14.133/2021;

c) **art. 11, caput e §§ 1º, 5º, 6º, 7º e 8º**, quanto à fixação da tarifa pelo preço da proposta vencedora e aos mecanismos de revisão tarifária destinados à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da delegação, uma vez que inexiste proposta tarifária e a remuneração da contratada é reajustada na forma do subitem 7.9.4;

d) **art. 11-A**, quanto ao subsídio financeiro à concessionária ou permissionária, figura logicamente inaplicável na ausência de delegatário.

3.5. Da política tarifária

3.5.1. Inexistindo delegação e, por consequência, proposta tarifária, a tarifa pública será fixada e alterada por **Decreto do Poder Executivo**, precedida das audiências públicas e do anúncio com antecedência mínima de 30 (trinta) dias, na forma do art. 13 e de seu parágrafo único da Lei Municipal n.º 2.558/2005.

3.5.2. A metodologia de cálculo observará, no que couber, os parâmetros do art. 11, §§ 2º a 4º, da Lei Municipal: rateio do custo total do serviço entre os usuários pagantes, com base no número de passageiros transportados, na quilometragem percorrida e no custo quilométrico, este composto pelos custos variáveis (combustível, lubrificantes, rodagem, peças e acessórios) e pelos custos fixos (custo de capital — depreciação e remuneração —, despesas com pessoal e despesas administrativas), acrescido dos tributos e encargos municipais indicados no § 4º.

3.5.3. O sistema de bilhetagem eletrônica contratado pelo Município fornecerá, de forma auditável e não manipulável, os dados de número de passageiros transportados e de gratuidades necessários à aplicação dessa metodologia, suprindo lacuna estrutural do atual contrato emergencial, que não dispõe de qualquer instrumento eletrônico de aferição de demanda.

4. DO ENQUADRAMENTO COMO SERVIÇO COMUM E DA MODALIDADE LICITATÓRIA

4.1. O objeto desta contratação classifica-se como **serviço comum**, nos termos do art. 6º, inciso XIII, da Lei n.º 14.133/2021, por se tratar de serviço cujos padrões de desempenho e qualidade podem ser objetivamente definidos pelo edital, por meio de especificações usuais de mercado.

4.2. O enquadramento decorre das seguintes constatações: (i) o veículo exigido — ônibus urbano com capacidade mínima de 44 lugares, elevador de acessibilidade, ar-condicionado e catraca — corresponde a produto ordinariamente disponível no mercado de transporte coletivo, sem necessidade de projeto, adaptação especial ou desenvolvimento tecnológico; (ii) o itinerário, a tabela de horários e a quilometragem são integralmente definidos pela Administração, não cabendo ao licitante conceber solução operacional própria; (iii) a unidade de medida é objetiva, uniforme e integralmente auditável (quilômetro rodado); e (iv) a totalidade da complexidade tecnológica do sistema — validadores, software, comunicação de dados, monitoramento e gestão de créditos — foi deslocada para contratação autônoma, de modo que nada remanesce neste objeto que exija especificação não usual de mercado.

4.3. Tratando-se de serviço comum, a licitação deverá ser realizada na modalidade **PREGÃO**, em sua forma **ELETRÔNICA**, obrigatória por força do art. 6º, inciso XLI, e do art. 29, ambos da Lei n.º 14.133/2021, adotado o critério de julgamento de **MENOR PREÇO GLOBAL**, em lote único.

4.4. Não incide a vedação do parágrafo único do art. 29 da Lei n.º 14.133/2021, uma vez que o objeto não constitui serviço técnico especializado de natureza predominantemente intelectual, tampouco obra ou serviço de engenharia.

5. PREVISÃO NO PLANO DE CONTRATAÇÕES ANUAL

5.1. A presente licitação foi prevista no Plano de Contratações Anual de 2026.

6. ROTEIRO, ITINERÁRIOS E TABELA DE HORÁRIOS

6.1. O serviço a ser contratado deverá respeitar o roteiro preestabelecido pela Administração, constante do seguinte endereço eletrônico:

https://www.google.com/maps/d/edit?mid=1bTmLiTY8_p2qj8pT5jjpyT8Avh6de5A&usp=sharing

6.2. O veículo deverá circular conforme a tabela de horários a seguir, observado o roteiro descrito no subitem anterior:

JOÃO NUNES DA SILVA (COHAB)	ARTIDOR ORTIZ	CENTRO OBINO	VILA NOVA	PRAÇA	ANA LUIZA	
06:20	06:30	06:37	06:45	07:00	07:10	
07:20	07:30	07:40	07:50	08:00	08:10	
08:20	08:30	08:40	08:50	09:00		52 KM

PLÁCIDO	**PRAÇA**	**ANA LUIZA**	**CENTRO OBINO**	**COHAB**	**ARTIDOR ORTIZ**	**VILA NOVA**
11:58	12:00	12:10	12:15	12:25	12:30	12:50
	13:00	13:10	13:15	13:25	13:30	13:50
Encerra	14:00					41 KM
PANVEL	**JOÃO NUNES DA SILVA (COHAB)**	**ARTIDOR ORTIZ**	**CENTRO OBINO**	**VILA NOVA**	**ANA LUIZA**	
17:10	17:25	17:30	17:40	17:50	18:10	
18:15	18:25	18:30	18:40			25 KM
SÁBADO – MANHÃ						
JOÃO NUNES DA SILVA (COHAB)	**ARTIDOR ORTIZ**	**CENTRO OBINO**	**VILA NOVA**	**PRAÇA**	**ANA LUIZA**	
06:20	06:30	06:37	06:45	07:00	07:10	
07:20	07:30	07:40	07:50	08:00		25 KM
SÁBADO – TARDE						
PLÁCIDO	**PRAÇA**	**ANA LUIZA**	**CENTRO OBINO**	**JOÃO NUNES DA SILVA (COHAB)**	**ARTIDOR ORTIZ**	**VILA NOVA**
13:00	13:10	13:15	13:25	13:30	13:50	14:00
Encerra	14:10					21 KM

6.3. Eventuais alterações de itinerário, de pontos de parada ou de tabela de horários poderão ser determinadas pelo Município, mediante prévia comunicação à contratada, com a correspondente adequação da quilometragem mensal estimada e da respectiva medição.

6.4. Em atendimento ao art. 9º da Lei Municipal n.º 2.558/2005, é vedado ao veículo vinculado à contratação transitar em outros itinerários conduzindo passageiros, salvo por determinação expressa do Município.

6.5. Relação de pontos de parada obrigatória

6.5.1. Complementarmente ao mapa do roteiro referido no subitem 6.1, o trajeto e os pontos de parada obrigatória do serviço encontram-se também consolidados no seguinte endereço eletrônico:

https://maps.app.goo.gl/h7EYFmeqLgFib38S7?g_st=ac

6.5.2. Para fins de complementação do mapa e de subsídio à elaboração das propostas, a tabela a seguir relaciona a numeração, a referência (ponto notável) e o logradouro correspondente a cada um dos pontos de parada obrigatória integrantes do roteiro:

Nº PARADA	REFERÊNCIA	LOGRADOURO (TRAJETO)
1	PRAÇA	RUA MARECHAL FLORIANO
2	BARÃO DO CERRO LARGO	RUA MARECHAL FLORIANO
3	GARIBALDI SILVA	RUA MARECHAL FLORIANO
4	QUINZE DE NOVEMBRO	RUA MARECHAL FLORIANO
5	JOSÉ BONIFACIO	RUA MARECHAL FLORIANO
6	DUQUE DE CAXIAS	RUA MARECHAL FLORIANO
7	AMARO SOUTO	RUA DUQUE DE CAXIAS
8	ALAN KARDEC	RUA DUQUE DE CAXIAS
9	JOSÉ BONIFACIO	RUA ALAN KARDEC
10	ASSIS BRASIL	RUA ALAN KARDEC
11	CESARIANO XAVIER	RUA ALAN KARDEC
12	LONGUINHO CORREA	RUA ALAN KARDEC
13	LUIS CANDIDO MARQUES	RUA ALAN KARDEC
14	FLORES DA CUNHA	RUA ALAN KARDEC
15	RUI BARBOSA	RUA N. SENHORA DO CARMO

16	MISTER WAITS	RUA N. SENHORA DO CARMO
17	OLIVÉRIO VASCONCELOS	RUA JOÃO BRASIL
18	GAUDÊNCIO SOARES	RUA JOÃO BRASIL
19	AMARO SOUTO	RUA JOÃO BRASIL
20	MARECHAL FLORIANO	RUA JOÃO BRASIL
21	BENTO MARTINS	RUA JOÃO BRASIL
22	SETE DE SETEMBRO	RUA JOÃO BRASIL
23	ANDRADAS	RUA JOÃO BRASIL
24	GENERAL CANABARRO	RUA ANDRADAS
25	SOMAR MAT CONSTRUÇÃO	AV CEL SABINO ARAÚJO
26	RIGHI	AV CEL SABINO ARAÚJO
27	CEMITÉRIO	AV CEL SABINO ARAÚJO
28	ESCOLA CEL SABINO	RUA RUBEM DE ARAÚJO
29	FERNANDO FERRARI	RUA CLEMENTE DUARTE
30	CEL SABINO ARAÚJO	RUA FERNANDO FERRARI
31	BASILIO RUFO	AV CEL SABINO ARAÚJO
32	MERCADO BRASIL	AV CEL SABINO ARAÚJO
33	ENTRADA COHAB	RUA CASTRO ALVES
34	MERCADO CARDOSO	RUA CASTRO ALVES
35	CRECHE	RUA SANTA BARBARA
36	QUATRO DE OUTUBRO	RUA SANTA BARBARA
37	COQUEIRO	RUA QUATRO DE OUTUBRO
38	SIMÃO BROFMAN	RUA QUATRO DE OUTUBRO

39	QUATRO DE OUTUBRO	LUIS JENSEN
40	AUGUSTO MOURA	LUIS JENSEN
41	LUIS JENSEN	RUA RAFAEL GONÇALVES
42	ESCOLA RUI RAMOS	RUA RAFAEL GONÇALVES
43	MARIA JOSE RUFO	RUA RAFAEL GONÇALVES
44	IGREJA ASSEMBLEIA	RUA RAFAEL GONÇALVES
45	PARENTÃO	RUA RAFAEL GONÇALVES
46	BRUNO GIOMETRIA	RUA RAFAEL GONÇALVES
47	RAFAEL GONÇALVES	RUA AMARO SOUTO
48	AMARO SOUTO	RUA COLÔMBIA
49	CLUBE DA BRIGADA	RUA COLÔMBIA
50	VENEZUELA	RUA CHILE
51	CACEQUI	RUA VENEZUELA
52	LIVRAMENTO	RUA VENEZUELA
53	SÃO FRANCISCO	RUA VENEZUELA
54	CHILE	SÃO FRANCISCO
55	EQUADOR	RUA SÃO FRANCISCO
56	AMARO SOUTO	RUA SÃO FRANCISCO
57	QUARAI	RUA AMARO SOUTO
58	ARGENTINA	RUA AMARO SOUTO
59	ESTADIO CENTENÁRIO	RUA AMARO SOUTO
60	SUPERMERCADO RIGHI	RUA AMARO SOUTO
61	CANABARRO	RUA AMARO SOUTO
19	CENTRO ADMINISTRATIVO	RUA JOÃO BRASIL

20	MARECHAL FLORIANO	RUA JOÃO BRASIL
21	BENTO MARTINS	RUA JOÃO BRASIL
22	SETE DE SETEMBRO	RUA JOÃO BRASIL
62	POSTO DE SAÚDE	RUA VOLUNTÁRIOS DA PÁTRIA
63	JULIO DE CASTILHOS	RUA VOLUNTÁRIOS DA PÁTRIA
64	SILVEIRA MARTINS	RUA VOLUNTÁRIOS DA PÁTRIA
65	ESTAÇÃO RODOVIÁRIA	RUA VOLUNTÁRIOS DA PÁTRIA
66	JOÃO BRASIL ESQUINA	RUA HONÓRIO LEMOS
67	JÃO BRASIL - TÚNEL V. NOVA	BARÃO DO MAUÁ
68	POSTO DA PONTE	RUA GENERAL CANABARRO
69	CENTRO COMUN. VILA NOVA	RUA DAS FLORES
70	RUA DAS FLORES - ESQUINA	RUA MANAUS
71	OSVALDO ARANHA	RUA MANAUS
72	MATO GROSSO	RUA OSVALDO ARANHA
73	OSVALDO ARANHA	RUA PARANÁ
74	CONDE DE PORTO ALEGRE	RUA PARANÁ
75	MATO GROSSO	RUA CONDE DE PORTO ALEGRE
76	MACEIÓ	RUA PROF. JOÃO INÁCIO
77	OSVALDO ARANHA	RUA PROF. JOÃO INÁCIO
78	RUA DAS FLORES	RUA PROF. JOÃO INÁCIO
79	TIRADENTES	RUA DAS FLORES

80	IVALÉ TRINDADE	RUA DAS FLORES
81	POSTO DA PONTE	RUA BARÃO DO MAUÁ
82	TÚNEL VILA NOVA	RUA JOÃO BRASIL
83	JOÃO BRASIL	RUA HONÓRIO LEMOS
84	HONÓRIO LEMOS	RUA VOLUNTÁRIOS DA PÁTRIA
85	SILVEIRA MARTINS	RUA VOLUNTÁRIOS DA PÁTRIA
86	JULIO DE CASTILHOS	RUA VOLUNTÁRIOS DA PÁTRIA
87	POSTO DE SAÚDE	RUA VOLUNTÁRIOS DA PÁTRIA
88	EDIFICIO ESQUINA SETE DE SETEMBRO	RUA JOÃO BRASIL
89	EM FRENTE LOJAS LEBES	RUA JOÃO BRASIL
90	MARECHAL FLORIANO	RUA JOÃO BRASIL
1	PRAÇA	RUA MARECHAL FLORIANO

6.5.3. Eventuais divergências entre a relação de paradas constante deste subitem e o mapa eletrônico referido nos subitens 6.1 e 6.5.1 deverão ser dirimidas pela Administração, prevalecendo, para fins de execução contratual, o roteiro efetivamente indicado pela fiscalização municipal.

7. REQUISITOS DA CONTRATAÇÃO

7.1. Todos os requisitos da contratação previstos neste Estudo Técnico Preliminar deverão ser igualmente informados no Termo de Referência, não podendo haver divergências entre os documentos.

7.2. Prazo de início dos serviços (mobilização)

7.2.1. A contratada deverá iniciar a execução dos serviços em até 45 (quarenta e cinco) dias contados do recebimento da Ordem de Início dos Serviços (D0□T), ressalvada a prorrogação de que trata o subitem 7.6.5.5.3, prazo considerado suficiente para a mobilização dos veículos, a contratação de mão de obra, o licenciamento, a adequação dos ônibus às exigências deste Estudo e o cumprimento integral do cronograma integrado

de implantação de que trata o subitem 7.6.5,
tendo em vista que a modalidade pregão, por se tratar de serviço comum, dispensa os prazos mais extensos próprios das delegações.

7.2.2. Durante o prazo de mobilização, a contratada deverá disponibilizar os veículos principal e reserva ao Município para a vistoria prévia de que trata o art. 5º, caput, da Lei Municipal n.º 2.558/2005 e para a instalação dos equipamentos e dos kits de espera do sistema de bilhetagem eletrônica, na forma do subitem 7.6.

7.2.3. Constitui condição para o início da execução contratual a apresentação dos veículos principal e reserva à fiscalização municipal, no prazo de 15 (quinze) dias contados do recebimento da Ordem de Início dos Serviços, para a realização da vistoria prévia de que trata o art. 5º, caput, da Lei Municipal n.º 2.558/2005, acompanhada, quanto a cada veículo, do laudo técnico exigido no subitem 7.7.3, emitido por oficina mecânica credenciada pelo DETRAN-RS e assinado por responsável técnico engenheiro mecânico, com a respectiva Anotação de Responsabilidade Técnica (ART), correndo a despesa por conta da contratada.

7.2.3.1. A vistoria prévia recairá, quanto a cada um dos veículos, sobre os aspectos de segurança, conservação e comodidade aos usuários, bem como sobre o atendimento integral dos requisitos do subitem 7.4.1, notadamente o funcionamento do elevador de acessibilidade, do sistema de ar-condicionado e da catraca, e a observância do limite de idade do art. 6º da Lei Municipal n.º 2.558/2005.

7.2.3.2. Aprovados os veículos, a fiscalização emitirá o termo de homologação, que autoriza o início da operação e viabiliza a instalação dos kits de espera e dos equipamentos embarcados do sistema municipal de bilhetagem eletrônica dentro do prazo de mobilização previsto no subitem 7.2.1, na forma do cronograma integrado do subitem 7.6.5.

7.2.3.3. Reprovado qualquer dos veículos, aplica-se o prazo de 72 (setenta e duas) horas para saneamento e nova vistoria, na forma do art. 5º, § 1º, da Lei Municipal n.º 2.558/2005, sem prorrogação do prazo de mobilização. A não apresentação dos veículos ou dos laudos no prazo do subitem 7.2.3, bem como a não obtenção da homologação até o termo final da mobilização, sujeita a contratada às sanções previstas no Termo de Referência e no contrato, sem que faça jus a qualquer remuneração pelo período.

7.2.3.4. A antecipação da vistoria para os 15 (quinze) primeiros dias do prazo de mobilização justifica-se por permitir que eventual reprovação seja saneada ainda dentro do prazo de mobilização, preservando a data prevista para o início da operação, e por assegurar que a instalação dos kits de espera e dos equipamentos de bilhetagem recaia sobre veículos já homologados, evitando retrabalho e custos desnecessários ao erário.

7.3. Prazo de vigência do instrumento contratual

7.3.1. Por se tratar de serviço de natureza continuada, o prazo de vigência do contrato será de **5 (cinco) anos**, prorrogável até o limite de **10 (dez) anos**, em conformidade com os arts. 106 e 107 da Lei n.º 14.133/2021.

7.3.2. Na forma do inciso I do art. 106 da Lei n.º 14.133/2021, a autoridade competente atesta que a contratação plurianual é economicamente mais vantajosa, em razão da economia processual decorrente da não repetição anual de todo o procedimento licitatório, da diluição dos

custos de mobilização do operador ao longo de
período mais extenso — o que se reflete na redução do preço unitário do quilômetro — e, sobretudo, da necessidade de assegurar a continuidade de serviço público essencial, insuscetível de interrupção.

7.3.3. A Administração atestará, no início da contratação e de cada exercício, a existência de créditos orçamentários vinculados à contratação e a vantagem em sua manutenção.

7.3.4. A eventual prorrogação ficará restrita à avaliação objetiva da vantajosidade dos preços, da adequação das condições contratuais e da regularidade na prestação dos serviços, permitida a negociação com o contratado ou a extinção contratual sem ônus para qualquer das partes, vedada a extensão contratual arbitrária de caráter genérico.

7.4. Requisitos do veículo

7.4.1. A contratada deverá disponibilizar 01 (um) ônibus urbano, em perfeitas condições de segurança, conservação, limpeza e comodidade, atendendo, no mínimo, aos seguintes requisitos:

a) enquadramento na categoria "ônibus" definida no art. 2º, parágrafo único, alínea "a", da Lei Municipal n.º 2.558/2005, com capacidade mínima de 44 (quarenta e quatro) passageiros sentados, admitido o transporte de passageiros em pé até o máximo de 30 (trinta);

b) **elevador para cadeirantes** ou outro dispositivo de acessibilidade equivalente, em pleno funcionamento durante toda a vigência contratual, em atendimento às normas de acessibilidade da pessoa com deficiência;

c) **sistema de ar-condicionado** em funcionamento em todo o salão de passageiros;

d) **catraca (roleta) mecânica** instalada, apta a receber a integração física e elétrica com o validador do sistema municipal de bilhetagem eletrônica;

e) idade máxima de 20 (vinte) anos de uso, na forma do art. 6º da Lei Municipal n.º 2.558/2005, limite que deverá ser mantido durante toda a execução contratual, inclusive em eventuais prorrogações e termos aditivos;

f) sinalização de itinerário e adesivação, na forma do subitem 7.8;

g) demais equipamentos obrigatórios exigidos pela legislação de trânsito e pelas normas técnicas aplicáveis ao transporte coletivo de passageiros.

7.4.2. A exigência de climatização justifica-se pelas condições climáticas da região da Campanha gaúcha, caracterizada por amplitudes térmicas acentuadas e por verões com temperaturas frequentemente superiores a 35 °C, situação que compromete a salubridade e a comodidade do usuário e que se agrava em veículos de piso alto e grande envidraçamento. Trata-se de requisito de qualidade do serviço público, diretamente vinculado ao objetivo de atrair e manter a demanda pelo transporte coletivo, e concretiza o dever de comodidade aos usuários previsto no art. 5º da Lei Municipal n.º 2.558/2005.

7.4.3. A vedação de utilização de veículo com mais de 20 (vinte) anos de uso, prevista no art. 6º da Lei Municipal, visa a garantir a confiabilidade mecânica do ônibus, mitigando os riscos de

quebras frequentes que possam comprometer a regularidade das linhas ou gerar custos excessivos de manutenção.

7.4.4. São de exclusiva responsabilidade da contratada o fornecimento de combustível, a manutenção preventiva e corretiva, os pneus, o licenciamento, os seguros obrigatórios e facultativos, os tributos incidentes e a contratação, remuneração e encargos da mão de obra necessária à operação, notadamente do condutor devidamente habilitado na categoria exigida.

7.4.5. **A operação será executada sem cobrador**, com controle de acesso realizado exclusivamente pela catraca (roleta) integrada ao validador do sistema municipal de bilhetagem eletrônica. Sendo a arrecadação inteiramente eletrônica e de titularidade do Município, e vedado o recebimento de valores em espécie na forma do subitem 7.6.4, a função de cobrador perde seu objeto, não se justificando a imposição de custo de pessoal desprovido de finalidade, que oneraria injustificadamente o preço unitário do quilômetro rodado. Cabe ao condutor apenas a orientação básica ao usuário quanto à utilização do validador, razão pela qual a composição de custos das propostas não deverá contemplar mão de obra de cobrador.

7.5. Veículo reserva

7.5.1. A contratada deverá disponibilizar veículo reserva de sua propriedade, de especificações iguais ou superiores às do veículo principal, para os casos em que este estiver inoperante em razão de manutenções preventivas e corretivas, sinistros, reprovação em vistoria ou quaisquer outras situações que impeçam a continuidade da operação.

7.5.2. Ambos os veículos deverão ser previamente equipados com o kit de espera do sistema municipal de bilhetagem eletrônica — chicote elétrico, antenas, suportes, conectores rápidos e demais componentes fixos de instalação —, de modo a comportar a instalação e a transferência do conjunto embarcado em regime plug and play, bem como dispor de catraca (roleta) instalada e em funcionamento para controle do número de passageiros.

7.5.3. A contratada deverá dispor, na data de início da execução contratual, de 2 (dois) veículos de sua propriedade, ambos atendendo integralmente aos requisitos do subitem 7.4.1, sendo 1 (um) destinado à operação principal e 1 (um) destinado à reserva. Não se admite a substituição do veículo reserva próprio por locação, eventual ou permanente, nem a operação com veículo único.

7.5.4. Justificativa da exigência de 2 (dois) veículos próprios. A exigência decorre de imposição técnica da integração com o sistema municipal de bilhetagem eletrônica, e não de conveniência administrativa, pelas seguintes razões:

a) o sistema de bilhetagem será contratado em conjunto embarcado único, projetado para operar em regime plug and play, o que pressupõe a instalação prévia e permanente, em ambos os veículos, de um kit de espera composto por chicote elétrico, antenas, suportes, conectores rápidos e demais componentes fixos;

b) a instalação do kit de espera é intervenção física e irreversível no veículo — envolve furação da carroceria, roteamento interno de cabeamento, fixação de suportes e derivação do circuito elétrico —, incompatível com veículo obtido por locação eventual, que é indeterminado na data da proposta, variável a cada acionamento e pertencente a terceiro estranho à relação contratual;

c) a cada substituição do veículo reserva locado
seria necessário remover o kit de espera do veículo anterior e reinstalá-lo no seguinte, com nova furação e novo roteamento, do que resultariam: (i) custo adicional não previsto na contratação do sistema de bilhetagem; (ii) prazo de indisponibilidade incompatível com a continuidade do transporte público; (iii) degradação progressiva dos componentes, cuja vida útil não comporta montagens e desmontagens sucessivas; e (iv) intervenção física em veículo de terceiro, sem cobertura contratual;

d) a finalidade do veículo reserva é assegurar a continuidade imediata do serviço. Veículo que, no momento da necessidade, ainda dependa de ser localizado, locado, vistoriado, homologado e submetido à instalação de kit de espera não cumpre essa finalidade, pois a interrupção do transporte coletivo perduraria por dias;

e) o Município opera uma única linha, com um único veículo em serviço. Não há frota que absorva a indisponibilidade: a paralisação do veículo principal, sem reserva imediatamente operacional, equivale à paralisação integral do serviço público de transporte coletivo urbano.

7.5.4.1. A exigência é proporcional e não restringe indevidamente a competitividade, pelas seguintes razões: (i) não se exige a propriedade dos 2 (dois) veículos na data da apresentação da proposta, mas somente na data de início da execução contratual, bastando, na fase de disputa, a declaração de que trata o subitem 7.5.7; (ii) não se exige veículo novo, admitindo-se veículo com até 20 (vinte) anos de uso, na forma do subitem 7.4.1, alínea "e", cujo valor de mercado foi apurado em R$ 144.933,33; (iii) o custo de aquisição dos 2 (dois) veículos está integralmente considerado na planilha de composição de custos de referência e é diluído no preço unitário por quilômetro rodado ao longo de 60 (sessenta) meses, de modo que a exigência não impõe desembolso não remunerado; e (iv) a quantidade exigida é a mínima indispensável à operação contínua de uma única linha, não havendo alternativa menos gravosa apta a atender à necessidade administrativa.

7.5.5. O custo de aquisição dos 2 (dois) veículos deverá ser integralmente computado, na planilha de composição de custos, na alínea referente ao custo de aquisição/depreciação de veículo, compondo um único valor, a ser diluído no preço unitário por quilômetro rodado ofertado pela licitante.

7.5.6. Não haverá remuneração apartada pela disponibilização do veículo reserva, tampouco pagamento por diária de utilização: o respectivo custeio já está embutido no preço unitário do quilômetro rodado, cabendo à contratada arcar integralmente com os custos de aquisição, manutenção, licenciamento e seguro de ambos os veículos.

7.5.7. A licitante deverá apresentar, por ocasião do envio da proposta, declaração específica, conforme modelo constante do Anexo I do Termo de Referência, comprometendo-se a dispor de 2 (dois) veículos de sua propriedade na data de início da execução contratual, sendo motivo de desclassificação: (i) a ausência da declaração; ou (ii) a incompatibilidade entre a declaração e a planilha de composição de custos apresentada, notadamente a não inclusão do custo de aquisição dos 2 (dois) veículos.

7.6. Interface com o sistema municipal de bilhetagem eletrônica

7.6.1. O sistema de bilhetagem eletrônica, incluídos os validadores embarcados, o módulo de comunicação de dados, o rastreador (GPS) e os demais equipamentos e acessórios, será fornecido, instalado, configurado e mantido pela empresa contratada pelo Município na

contratação autônoma referida no subitem 1.2, **sem qualquer ônus para a contratada do transporte**.

7.6.2. A instalação dos equipamentos no veículo será realizada diretamente pela empresa responsável pelo sistema de bilhetagem, cabendo à contratada do transporte:

a) disponibilizar o veículo, na data e horário previamente agendados pela fiscalização, para a execução dos serviços de instalação, manutenção, substituição ou retirada dos equipamentos;

b) executar, às suas expensas, em ambos os veículos, a furação, a passagem e o roteamento do cabeamento, os serviços de funilaria e a instalação física dos kits de espera fornecidos pela contratada do sistema de bilhetagem eletrônica, bem como a instalação física do conjunto embarcado no veículo principal, estritamente conforme o Projeto Executivo e o treinamento de instalação ministrados por aquela contratada, disponibilizando ainda ponto de alimentação elétrica compatível e permitindo a fixação de suportes, antenas e demais componentes;

c) zelar pela integridade, conservação e adequado funcionamento dos equipamentos instalados, respondendo por avarias decorrentes de dolo ou culpa de seus prepostos;

d) comunicar imediatamente à fiscalização municipal qualquer falha, avaria, desligamento ou interrupção de funcionamento dos equipamentos;

e) abster-se de intervir, reparar, remover, desligar ou alterar a configuração dos equipamentos, salvo mediante autorização expressa do Município, ressalvada a transferência de que trata a alínea "g";

f) orientar seus condutores quanto à operação básica do validador e ao correto encaminhamento dos usuários.

g) realizar, sempre que o veículo principal estiver inoperante, a transferência do conjunto embarcado do sistema de bilhetagem para o veículo reserva, mediante simples desconexão e reconexão dos conectores rápidos do kit de espera (regime plug and play), comunicando previamente a fiscalização municipal e a contratada do sistema de bilhetagem, e procedendo à recolocação no veículo principal tão logo restabelecida sua operação.

h) executar, às suas expensas, na hipótese de substituição de qualquer dos veículos durante a vigência contratual, a remoção do kit de espera do veículo substituído e a sua reinstalação no veículo substituto, incluídas a furação, a passagem de cabeamento e a funilaria necessárias, observando o projeto de instalação atualizado e a orientação técnica prestada remotamente pela contratada do sistema de bilhetagem eletrônica, sem que lhe assista direito a remuneração apartada ou a reequilíbrio econômico-financeiro.

7.6.2.1. A atribuição à contratada do transporte dos serviços de furação, passagem de cabeamento e funilaria, descritos na alínea "b" do subitem 7.6.2, decorre de constatação objetiva extraída da pesquisa de mercado: os fornecedores de sistemas de bilhetagem eletrônica consultados excluem expressamente tais serviços de seu escopo, por não integrarem sua atividade-fim. Como a intervenção recai sobre veículo de propriedade da contratada do transporte, que responde por sua conservação e integridade, e como se trata de serviço de baixa complexidade técnica, amplamente disponível no mercado local, a alocação é economicamente

eficiente e afasta o risco de lacuna de responsabilidade na fase de implantação. O custo correspondente deverá ser considerado pela licitante na formação de seu preço.

7.6.2.2. A execução dos serviços de que trata a alínea "b" do subitem 7.6.2 observará estritamente o projeto de instalação emitido pela contratada do sistema de bilhetagem eletrônica, respondendo a contratada do transporte por eventuais danos decorrentes de execução em desconformidade com as orientações técnicas recebidas.

7.6.2.3. Instalação física única. A contratada do sistema de bilhetagem eletrônica realizará a instalação física presencial uma única vez, por ocasião da implantação. As intervenções posteriores decorrentes de substituição de veículo serão executadas pela contratada do transporte, na forma da alínea "h" do subitem 7.6.2, sob projeto atualizado e orientação técnica remota daquela contratada. A solução foi adotada para evitar que o custo de deslocamento de equipe técnica especializada, a cada troca de veículo, seja incorporado ao preço da contratação do sistema de bilhetagem eletrônica ou convertido em pedido de reequilíbrio econômico-financeiro, onerando o erário de forma imprevisível e desproporcional ao porte da contratação. O custo correspondente deverá ser considerado pela licitante na formação de seu preço.

7.6.2.4. Treinamento de instalação e homologação. A contratada do sistema de bilhetagem eletrônica ministrará, previamente à execução, treinamento de instalação à contratada do transporte, e procederá, após a conclusão dos serviços, à homologação técnica da instalação, sem a qual não se considerará concluída a implantação. A eventual reprovação na homologação obriga a contratada do transporte a refazer os serviços, às suas expensas, no prazo fixado pela fiscalização.

7.6.2.5. O modelo de execução adotado — fornecimento dos equipamentos, do kit de instalação, do Projeto Executivo e do treinamento pela contratada do sistema de bilhetagem, com execução material da instalação pela contratada do transporte e posterior homologação técnica — corresponde à prática consolidada do mercado de bilhetagem eletrônica, tal como verificado em contrato administrativo de objeto idêntico firmado por município da região, e evita que o custo de deslocamento de equipe técnica especializada seja incorporado ao preço da contratação.

7.6.3. A contratada não terá acesso administrativo aos dados de arrecadação, cadastro de usuários ou gestão de créditos do sistema, cuja titularidade e operação competem exclusivamente ao Município.

7.6.4. Vedação de recebimento de valores em dinheiro e justificativa da auditoria de bilhetagem

7.6.4.1. **É expressamente vedado** ao motorista e a qualquer membro da equipe da contratada receber, reter ou intermediar pagamentos de passagens em moeda corrente (dinheiro em espécie). A arrecadação é realizada **exclusivamente** por meio do validador do sistema municipal de bilhetagem eletrônica, que processará transações em cartão de débito/crédito pré-carregado, PIX ou bilhete digital (QR Code), e por nenhuma outra forma de pagamento.

7.6.4.2. **Justificativa da vedação:** a aceitação de dinheiro em espécie a bordo introduz múltiplos riscos estruturais à auditoria e ao controle administrativo: (i) impossibilidade de rastreamento das transações, visto que o dinheiro é fungível e não deixa rastro digital; (ii) exposição do motorista e dos demais tripulantes a riscos de segurança pessoal e a tentativas de furto ou assalto; (iii) necessidade de procedimentos de contagem, conferência, depósito bancário e prestação de

contas manual, que fragmenta o registro de receita
e multiplica pontos de falha e possíveis desvios; (iv) inconsistência com os dados do sistema de bilhetagem eletrônica, que registra apenas as transações processadas pelo validador, criando déficit de conferência; (v) sobrecarga administrativa da fiscalização municipal, obrigada a validar contas correntes, extratos bancários e documentação fiscal do caixa operacional; e (vi) vulnerabilidade a fraudes e falsificações, incluindo relatórios de recebimento não comprovados por depósitos ou com defasagem temporal.

7.6.4.3. **Auditoria precisa de bilhetagem eletrônica:** a vedação de dinheiro em espécie, conjugada com a titularidade municipal do sistema de bilhetagem, permite à Administração obter auditoria contínua, automatizada e em tempo real de 100% das transações realizadas, sem necessidade de conferências manuais posteriores, com total visibilidade sobre: (i) número de passageiros validados (pagantes e gratuitos); (ii) quantidade de meias-passagens; (iii) montante arrecadado por transação e modalidade de pagamento; (iv) integridade dos dados por meio de logs de sistema e criptografia; e (v) impossibilidade de edição ou exclusão de registros pela contratada. Essa precisão é condição necessária para a correta aplicação da metodologia tarifária do art. 11, §§ 2º a 4º, da Lei Municipal n.º 2.558/2005 e para a aferição da demanda real do serviço.

7.6.5. Cronograma integrado de implantação e matriz de responsabilidades

7.6.5.1. A implantação do sistema de bilhetagem eletrônica e a do serviço de transporte coletivo urbano são interdependentes e observarão o cronograma integrado constante da tabela abaixo, cujos prazos são contados em dias corridos a partir das datas-base nela indicadas — D0□B, data de expedição da Ordem de Início dos Serviços do contrato de bilhetagem eletrônica, e D0□T, data de expedição da Ordem de Início dos Serviços do contrato de transporte coletivo urbano —, totalizando 45 (quarenta e cinco) dias corridos, contados de D0□T, até o início efetivo da operação. Este cronograma é reproduzido, em idênticos termos, nos demais documentos desta contratação e nos documentos da contratação do sistema municipal de bilhetagem eletrônica, de modo a assegurar identidade de obrigações e prazos entre as duas contratações:

MARCO	PRAZO	ATIVIDADE	RESPONSÁVEL
D0□B	Data-base da bilhetagem	Assinatura do contrato de bilhetagem eletrônica e expedição da respectiva Ordem de Início dos Serviços	CONTRATANTE (Município)
M1	até o 10º dia de D0□B	Elaboração e entrega do Projeto Executivo, contendo as fases, a matriz de responsabilidades, o cronograma detalhado e as especificações técnicas de instalação (furação, roteamento de cabeamento, fixação de suportes e antenas e derivação do circuito elétrico)	CONTRATADA – bilhetagem
D0□T	Data-base do transporte (igual ou posterior a D0□B)	Assinatura do contrato de transporte coletivo urbano e expedição da respectiva Ordem de Início dos Serviços, na data fixada pelo Município conforme as regras deste cronograma	CONTRATANTE (Município)
M2	até o 15º dia de D0□T	Apresentação dos veículos principal e reserva à fiscalização municipal para a vistoria prévia, ambos com catraca instalada e em funcionamento, acompanhados do laudo técnico e das apólices de seguro	CONTRATADA – transporte

MARCO	PRAZO	ATIVIDADE	RESPONSÁVEL
M3	até o 15º dia de D0□B	Manifestação sobre o Projeto Executivo, considerando-se tacitamente aprovado no silêncio	CONTRATANTE (Município)
M4	até o 20º dia de D0□T	Realização da vistoria prévia, homologação dos 2 (dois) veículos e comunicação formal do resultado à contratada do sistema de bilhetagem	CONTRATANTE (Município)
M5	até o 30º dia de D0□B	Entrega, no almoxarifado municipal, do validador e demais equipamentos embarcados, dos 2 (dois) kits de instalação (chicote, antenas, suportes e conectores rápidos) e dos equipamentos do posto administrativo, e realização do treinamento de instalação	CONTRATADA – bilhetagem
M6	até o 38º dia de D0□T	Execução, em ambos os veículos, da furação, da passagem e do roteamento do cabeamento, dos serviços de funilaria, da instalação dos 2 (dois) kits de espera e da instalação física do conjunto embarcado no veículo principal, conforme o Projeto Executivo e o treinamento recebidos	CONTRATADA – transporte
M7	até o 42º dia de D0□T	Homologação da instalação, configuração e parametrização do sistema, integração com a catraca, carga inicial de dados, comissionamento e testes de funcionamento	CONTRATADA – bilhetagem
M8	até o 44º dia de D0□T	Treinamento dos servidores municipais e dos operadores do sistema e recebimento definitivo da implantação	CONTRATADA – bilhetagem / CONTRATANTE
M9	45º dia de D0□T	Autorização de início da operação e início efetivo da prestação dos serviços de transporte coletivo urbano	CONTRATANTE / CONTRATADA – transporte

7.6.5.2. Ordens de Início. A contratação do sistema de bilhetagem eletrônica precede a do serviço de transporte coletivo urbano. Por essa razão, a Ordem de Início dos Serviços do contrato de bilhetagem (D0□B) poderá ser expedida em data anterior à da Ordem de Início dos Serviços do contrato de transporte (D0□T), de modo a equalizar as datas de conclusão das duas implantações.

7.6.5.2.1. A Ordem de Início dos Serviços do contrato de transporte será expedida em data igual ou posterior a D0□B, fixada pela Administração de modo que o 45º (quadragésimo quinto) dia contado de D0□T coincida com a data prevista para a conclusão da implantação do sistema de bilhetagem eletrônica, não podendo o intervalo entre D0□B e D0□T exceder 45 (quarenta e cinco) dias corridos.

7.6.5.2.2. Sendo D0□T posterior a D0□B, os marcos a cargo da contratada da bilhetagem que dependem da instalação física nos veículos (M7 e M8) observarão os prazos contados de D0□T, conforme a tabela, não se caracterizando atraso da bilhetagem a conclusão da implantação após o 45º (quadragésimo quinto) dia contado de D0□B, desde que respeitado o limite máximo de 90 (noventa) dias corridos contados dessa data.

7.6.5.3. Os prazos atribuídos a cada contratada ficam automaticamente suspensos enquanto pendente o cumprimento de marco antecedente atribuído à outra contratada ou ao Município, retomando-se a contagem a partir do efetivo implemento, sem que a suspensão gere direito a indenização, a reequilíbrio econômico-financeiro ou a qualquer remuneração.

7.6.5.4. O descumprimento de marco sujeita a contratada inadimplente às sanções previstas em seu respectivo contrato, respondendo ainda, na forma da lei, pelos prejuízos que causar à outra contratada e ao Município.

7.6.5.5. A implantação do sistema de bilhetagem eletrônica deverá estar integralmente concluída em, no máximo, 45 (quarenta e cinco) dias corridos contados de D0□B. O prazo é suficiente à execução das etapas descritas neste cronograma e foi fixado pela Administração por ser incompatível com o interesse público a permanência do serviço de transporte coletivo urbano, único no Município, sem controle automatizado de arrecadação e de quilometragem por período superior.

7.6.5.5.1. O prazo de implantação do sistema de bilhetagem eletrônica poderá ser prorrogado até o limite máximo de 90 (noventa) dias corridos contados de D0□B, mediante requerimento da contratada da bilhetagem, apresentado antes do vencimento do prazo e instruído com justificativa técnica fundamentada que demonstre a necessidade da dilação — notadamente a dependência de integração com sistemas, fornecedores ou prestadores de serviço de terceiros —, e acolhido por decisão motivada da Administração. A prorrogação não gera direito a remuneração pelo período acrescido, nem afasta as sanções cabíveis pelo atraso injustificado.

7.6.5.5.2. Conhecida a necessidade de prorrogação antes da expedição da Ordem de Início do contrato de transporte, a Administração fixará D0□T na forma do subitem 7.6.5.2.1, de modo que o início efetivo da operação coincida com a nova data prevista para a conclusão da implantação da bilhetagem.

7.6.5.5.3. Fica mantido o prazo de 45 (quarenta e cinco) dias corridos, contados de D0□T, para o início da operação do transporte coletivo urbano. Se, após a expedição da Ordem de Início do contrato de transporte, a implantação do sistema de bilhetagem eletrônica sofrer atraso, inclusive em razão da prorrogação de que trata o subitem 7.6.5.5.1, a Administração poderá, a seu critério e mediante decisão motivada, prorrogar o prazo de início da operação do transporte, hipótese em que a contratada do transporte deverá aguardar a conclusão da implantação da bilhetagem e adequar a execução dos marcos a seu cargo ao cronograma de entrega daquela, sem que a prorrogação lhe gere direito a indenização, a reequilíbrio econômico-financeiro ou a qualquer remuneração pelo período acrescido.

7.6.5.6. Não será devida remuneração a qualquer das contratadas pelo período compreendido entre a expedição das Ordens de Início dos Serviços e o início efetivo da operação.

7.6.4.4. O descumprimento desta cláusula — isto é, o recebimento de qualquer valor em dinheiro por qualquer membro da equipe operacional — configura violação grave das obrigações contratuais, sujeita à aplicação das sanções previstas no Termo de Referência, podendo incluir glosa de parcela de receita, multa contratual e, conforme o caso, rescisão do contrato.

7.7. Regime de vistorias

7.7.1. Nos termos do art. 5º, caput, da Lei Municipal n.º 2.558/2005, o veículo será vistoriado pelo Município, quanto aos aspectos de segurança, conservação e comodidade aos usuários, **antes de entrar em serviço regular**, condicionando-se a emissão da autorização de início da operação à aprovação na vistoria.

7.7.2. Conforme determina o § 1º do art. 5º da mesma Lei, o veículo utilizado no transporte coletivo será vistoriado a cada **180 (cento e oitenta) dias**, por comissão formada pelo Município.

7.7.3. As inspeções avaliarão rigorosamente os aspectos de segurança, conservação e comodidade ofertados aos usuários, incluindo o funcionamento do elevador de acessibilidade, do sistema de ar-condicionado e da catraca. **As vistorias deverão ser efetuadas por oficina mecânica credenciada pelo DETRAN-RS, com a consequente emissão de laudo assinado por engenheiro mecânico, com registro de ART – Anotação de Responsabilidade Técnica, correndo a despesa correspondente por conta da Contratada. O referido laudo deverá ser apresentado pela Contratada à Contratante para complementar as vistorias periódicas descritas nos itens acima**.

7.7.4. Identificado qualquer problema quanto aos aspectos de segurança, conservação ou comodidade, a contratada terá o prazo de **72 (setenta e duas) horas** para solução, submetendo o veículo a nova vistoria, na forma do art. 5º, § 1º. O veículo reprovado ficará impedido de operar até sua regular homologação, sem prejuízo da obrigação de manter a continuidade do serviço mediante veículo reserva.

7.8. Identificação e comunicação visual

7.8.1. Em atendimento ao art. 7º da Lei Municipal n.º 2.558/2005, o veículo deverá ter a indicação do ponto de partida e do terminal da linha, visível à distância de pelo menos 20 (vinte) metros durante o dia, e dispor de iluminação que permita sua visualização à noite, nos moldes estabelecidos pelo Município.

7.8.2. O veículo deverá ser adesivado nas laterais e na parte traseira com a identificação do Município (Município de Rosário do Sul) e a informação "Transporte Coletivo Urbano", dispostas de forma harmoniosa e centralizada, conforme o layout do veículo. A empresa poderá fazer constar seu logotipo juntamente com as informações anteriores, de forma secundária e em dimensão menor que a das informações principais.

7.9. Subcontratação, garantia, qualificação técnica e reajuste

7.9.1. Não será admitida a subcontratação da parcela principal do objeto, correspondente à operação do serviço de transporte, devendo os 2 (dois) veículos — principal e reserva — ser de propriedade da contratada, na forma dos subitens 7.5.3 e 7.5.4.

7.9.2. **Garantia da contratação**. Não será exigida a garantia de que tratam os arts. 96 e seguintes da Lei n.º 14.133/2021. A prestação de garantia constitui faculdade da Administração, submetida pelo art. 96, caput, a critério da autoridade competente. A dispensa fundamenta-se em três razões: (i) inexiste antecipação de pagamento, sendo a remuneração devida exclusivamente após a execução e a medição da quilometragem, o que por si só impede o pagamento por serviço não prestado; (ii) o custo financeiro da garantia seria necessariamente incorporado ao preço unitário do quilômetro, onerando o erário sem ganho proporcional de segurança; e (iii) a exigência constituiria barreira de entrada relevante para empresas de pequeno porte estabelecidas no Município e na região, cuja participação se pretende viabilizar. A Administração permanece resguardada pelo regime de glosas, pelas sanções contratuais, pela possibilidade de retenção de créditos e pela extinção contratual.

7.9.3. **Qualificação técnica**. Será exigida a comprovação de aptidão para a prestação de serviços de transporte coletivo urbano de passageiros, mediante atestado de capacidade técnica fornecido por pessoa jurídica de direito público ou privado, sem fixação de quantitativo mínimo de quilometragem, frota, número de passageiros, valor contratual ou prazo de execução. A

dispensa de quantitativos justifica-se por: (i) a operação ser executada por veículo único, em itinerário e tabela de horários integralmente definidos pela Administração, não cabendo à licitante conceber solução operacional própria; (ii) os padrões de desempenho serem objetivamente aferidos pelo sistema municipal de monitoramento, com glosas em caso de descumprimento; e (iii) a necessidade de viabilizar a participação de empresas de pequeno porte estabelecidas no Município e na região, cuja exclusão por exigência de quantitativos reduziria a competitividade sem ganho correspondente de segurança para a Administração. As exigências de qualificação técnica devem limitar-se ao indispensável à garantia do cumprimento das obrigações, na forma do art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal.

7.9.4. Índice de reajuste incidente na contratação: **IPCA-E**, observado o interregno mínimo de 12 (doze) meses.

7.10. Sanções

7.10.1. As multas por descumprimento das obrigações constantes da Lei Municipal n.º 2.558/2005 serão estabelecidas no edital, na forma do art. 10 da referida Lei, sem prejuízo das sanções previstas nos arts. 155 e seguintes da Lei n.º 14.133/2021.

8. MODELO DE REMUNERAÇÃO, MEDIÇÃO E PAGAMENTO

8.1. A contratada será remunerada exclusivamente pelo produto entre a **quilometragem efetivamente rodada e homologada no período** e o **preço unitário por quilômetro** constante de sua proposta, não sendo devida remuneração apartada pela disponibilização do veículo reserva, cujo custeio, na forma dos subitens 7.5.5 e 7.5.6, já integra o preço unitário ofertado.

8.1.1. **Integração entre aferição de quilometragem e dados de bilhetagem.** A quilometragem rodada, registrada pelo sistema de monitoramento por GPS integrante da solução de bilhetagem eletrônica, será cotejada mensalmente com os dados de validações processadas (número de passageiros, modalidades de gratuidade, arrecadação) como mecanismo de auditoria cruzada. Inconsistências significativas — por exemplo, quilometragem normal mas número anormalmente baixo de validações — podem indicar falha no funcionamento do validador ou tentativa de desvio, e serão objeto de investigação por comissão específica designada pelo Município, sem prejuízo do direito de a contratada impugnar a medição.

8.2. Não haverá pagamento de subsídio, de valor fixo mensal, de garantia de receita mínima ou de qualquer outra parcela dissociada da quilometragem efetivamente executada.

8.3. **Aferição da quilometragem.** A medição será realizada com base nos dados de geolocalização (GPS) produzidos pelo sistema de monitoramento integrante da solução de bilhetagem eletrônica contratada pelo Município. O sistema registrará, em tempo real e de forma não editável: (i) rota percorrida; (ii) horário de início e término de cada viagem; (iii) coordenadas geográficas de cada parada prevista; (iv) hodômetro acumulado do veículo; (v) cercas eletrônicas (geofencing) marcando pontos de parada obrigatória; e (vi) comparação automática entre o itinerário previsto na tabela de horários e o efetivamente realizado. O sistema produzirá relatórios auditáveis, com hash criptográfico e assinatura digital, impossíveis de alteração retroativa.

8.3.1. A aferição também será validada por cotejo com os dados operacionais do validador embarcado, que registra cada transação processada (validação, tipo de passageiro, modalidade

de pagamento, hora da transação). Espera-se correspondência estrita entre: (a) tempo de operação do veículo (intervalo entre primeiro e último evento GPS); (b) número de validações processadas; e (c) padrão de movimento (velocidade média, permanência nos pontos de parada, respeito ao itinerário). Desvios significativos serão marcados para investigação.

8.4. Os relatórios extraídos do sistema municipal servirão de lastro exclusivo para a contabilização da quilometragem percorrida. A contratada terá direito de acesso aos dados brutos e resumidos relativos à sua própria operação, bem como de apresentação de impugnação fundamentada no prazo a ser fixado no Termo de Referência. As impugnações serão analisadas por técnico independente designado pela Administração, que verificará se houve erro comprovável no cálculo, se as cercas eletrônicas foram corretamente calibradas ou se o itinerário previsto foi indevidamente alterado sem comunicação prévia.

8.5. **Não serão computadas** para fins de pagamento: (i) as viagens não realizadas ou realizadas em desacordo com o itinerário estabelecido; (ii) os deslocamentos de garagem, abastecimento, manutenção e demais percursos alheios ao roteiro operacional; e (iii) as viagens realizadas com veículo não homologado pela fiscalização.

8.6. Nos termos do art. 63 da Lei Federal n.º 4.320/1964, o pagamento será precedido da verificação do direito adquirido pelo credor, tendo por base os títulos e documentos comprobatórios da respectiva prestação. A emissão da Nota Fiscal e o consequente pagamento somente ocorrerão após a emissão do **Termo de Recebimento Definitivo** pela fiscalização do contrato, atestando a exatidão dos quilômetros validados no período.

8.7. O critério de julgamento da licitação será o **menor preço global, obtido pela multiplicação da quantidade estimada de 165.360 (cento e sessenta e cinco mil, trezentos e sessenta) quilômetros pelo preço unitário por quilômetro rodado ofertado**, formato que respeita o princípio da vinculação ao instrumento convocatório e à proposta vencedora, garantindo que o desconto ofertado seja integralmente mantido na remuneração operacional durante toda a execução contratual.

9. ESTIMATIVA DAS QUANTIDADES E VALORES PARA A CONTRATAÇÃO

ITEM	DESCRIÇÃO	UNIDADE DE MEDIDA	QUANTIDADE ESTIMADA TOTAL (60 MESES)	VALOR UNITÁRIO DE REFERÊNCIA (R$)	VALOR DE REFERÊNCIA MENSAL	VALOR TOTAL DE REFERÊNCIA 5 ANOS
1	Prestação de serviços de transporte coletivo urbano de passageiros, com fornecimento de veículo e condutor	Km rodado	165.360 (2.756 km/mês e 33.072 km/ano)	R$ 9,55	R$ 26.319,80	**R$** 1.579.188,00

9.1. A quantidade estimada de 165.360 km para 60 (sessenta) meses decorre da integral execução do roteiro e da tabela de horários constantes do item 6, correspondendo a 2.756 km mensais e 33.072 km anuais.

9.2. As quantidades acima são estimativas, não
gerando para a contratada direito subjetivo à sua integral execução, tampouco à percepção de qualquer valor mínimo, uma vez que o pagamento observará exclusivamente a quilometragem efetivamente realizada e homologada.

9.3. **Pesquisa de preços.** Para esta pesquisa de preços foi realizada composição de preços por meio de planilha orçamentária, complementada por pesquisa direta com fornecedores e por contratos públicos similares firmados por outros entes.

9.4. A planilha orçamentária adotará estrutura de custos compatível com a metodologia do art. 11, §§ 3º e 4º, da Lei Municipal n.º 2.558/2005, discriminando: (i) custos variáveis — combustível, lubrificantes, rodagem, peças e acessórios; (ii) custos fixos — custo de capital (depreciação e remuneração), despesas com pessoal e despesas administrativas; e (iii) tributos e encargos municipais incidentes.

9.5.1. A composição salarial do condutor observou a Convenção Coletiva de Trabalho SETCERGS/SINECARGA, com projeção de reajuste de 6% para 2026, compreendendo salário-base para 220 horas, adicional de insalubridade, vale-transporte, vale-alimentação com os descontos convencionais, provisões de 13º salário e férias e encargos previdenciários e FGTS à alíquota total de 36,8%.

9.5.2. A depreciação e o custo de oportunidade foram calculados sobre o valor de aquisição de R$

289.866,66 para 2 ônibus urbanos de 44 lugares, com valor residual de 30% e vida útil de 60 meses, tendo como referência de mercado o preço médio de R$ 144.933,33 apurado em pesquisa junto a anunciantes do segmento. O valor corresponde à aquisição dos 2 (dois) veículos exigidos no subitem 7.5.3 — principal e reserva —, estando ambos integralmente contemplados no preço unitário e no valor global de referência indicados no item 9 deste Estudo.

9.6. Custeio do veículo reserva. O custo relativo à disponibilização do veículo reserva não constitui item autônomo desta tabela de estimativa de valores nem gera pagamento apartado à contratada. O custo de aquisição dos 2 (dois) veículos próprios exigidos no subitem 7.5.3 integra a alínea de custo de aquisição/depreciação de veículo da planilha de composição de custos do item 1, diluindo-se no preço unitário por quilômetro rodado.

9.7. A planilha de composição de custos anexa constitui **modelo referencial** e estabelece o limite máximo de valores admitido nas propostas. Cabe a cada licitante identificar os enquadramentos trabalhistas, previdenciários e tributários aplicáveis à sua realidade, observadas a convenção coletiva de sua categoria e a legislação de regência, devendo apresentar a planilha própria na forma exigida no Termo de Referência.

10. JUSTIFICATIVA PARA O PARCELAMENTO OU NÃO DA CONTRATAÇÃO

10.1. Em atenção ao art. 40, inciso V, alínea "b", da Lei n.º 14.133/2021, a Administração promoveu o parcelamento do objeto no que era técnica e economicamente viável, ao segregar em processos de contratação distintos: (i) a operação do serviço de transporte coletivo urbano, objeto deste Estudo; e (ii) o fornecimento e a operação do sistema de bilhetagem eletrônica, objeto de contratação direta autônoma, por dispensa de licitação em razão do valor, com processo próprio e posterior para a aquisição dos cartões inteligentes, da impressora de cartões e do serviço de comunicação de dados móveis.

10.2. Essa segregação amplia a competitividade, na
medida em que dispensa a operadora de transporte de deter capacidade técnica em tecnologia de bilhetagem — mercado distinto e altamente especializado —, permitindo a participação de empresas de menor porte, cuja expertise se concentra na operação de frota, conforme já fundamentado no subitem 3.3.3.

10.3. No que se refere ao objeto ora estudado, contudo, não há viabilidade de parcelamento adicional. A operação é executada por veículo único, em itinerário único, de modo indivisível: a fragmentação da linha entre operadores distintos inviabilizaria a coordenação da tabela de horários, comprometeria a continuidade do serviço, elevaria os custos de fiscalização e suprimiria a economia de escala. Assim, a licitação deverá ocorrer tendo como parâmetro de disputa o **lote único**.

11. INDICADORES DE DESEMPENHO E QUALIDADE

11.1. A minuta contratual incluirá metas objetivas de desempenho, aferidas mensalmente pela fiscalização, que nortearão a aplicação de glosas e sanções e a avaliação da vantajosidade de eventuais prorrogações, compreendendo, no mínimo:

a) **Índice de Pontualidade:** tolerância máxima de atraso de 10 (dez) minutos, com meta mensal de conformidade de 95% das viagens registradas via GPS;

b) **Índice de Cumprimento de Viagens:** percentual de viagens programadas efetivamente realizadas no período;

c) **Índice de Reclamações de Ouvidoria:** teto de queixas mensais procedentes protocoladas junto ao Município;

d) **Índice de Conservação e Acessibilidade:** conformidade em inspeções de limpeza, estofamento, climatização e funcionamento do elevador, articulado ao regime de vistorias do art. 5º da Lei Municipal n.º 2.558/2005;

e) **Pesquisa de Satisfação:** apurada por meio de manifestações nos canais de ouvidoria instituídos pela Administração.

11.2. A apuração dos indicadores utilizará prioritariamente os dados objetivos extraídos do sistema municipal de monitoramento e das manifestações registradas na Ouvidoria, dispensando informações produzidas unilateralmente pela contratada.

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

12.1. A contratação proposta destina-se à prestação regular do serviço público de transporte coletivo urbano, em substituição à contratação emergencial atualmente em vigor, permitindo antever resultados concretos sob os aspectos da economicidade, da eficiência operacional e do melhor aproveitamento dos recursos públicos.

12.2. Economicidade para o Poder Público Municipal

12.2.1. A remuneração exclusivamente por quilômetro rodado assegura que a Administração pague estritamente pelo serviço efetivamente executado e auditado, eliminando repasses fixos dissociados da prestação e reduzindo o risco de pagamento por serviço não realizado.

12.2.2. A assunção do risco de demanda pelo Município — que passa a titularizar a receita tarifária — retira do preço da proposta o prêmio de risco por frustração de receita historicamente embutido nas modelagens de concessão, com tendência de redução do valor unitário do quilômetro.

12.2.3. A ampliação do universo de licitantes, decorrente da simplificação dos requisitos de habilitação e da eliminação da exigência de investimento inicial em tecnologia embarcada, tende a produzir maior disputa no pregão e, por consequência, menor preço final.

12.2.4. A titularidade municipal do sistema de bilhetagem viabiliza o monitoramento em tempo real da arrecadação, eliminando a opacidade inerente aos sistemas de controle manual de passageiros. A ausência de bilhetagem eletrônica no contrato emergencial atual expõe o Município à impossibilidade de aferir com precisão o volume de passageiros transportados, comprometendo tanto a fiscalização contratual quanto a base de cálculo tarifária. Com o sistema eletrônico sob gestão da Administração, os dados de utilização passam a subsidiar decisões de gestão fundadas em evidências.

12.2.5. A supressão do subsídio elimina a estrutura administrativa até então necessária à conferência de passageiros pagantes e não pagantes, à validação de relatórios apresentados pelo operador e ao processamento de repasses, bem como dispensa a estimativa de impacto orçamentário-financeiro e a previsão específica na LDO e na LOA exigidas pelo art. 11-A, § 2º, da Lei Municipal n.º 2.558/2005.

12.3. Economicidade para os usuários e benefícios indiretos ao Município

12.3.1. A disponibilização de transporte coletivo regular, confiável e com frequência adequada produz externalidade econômica positiva diretamente mensurável: a substituição, pelo cidadão, de modos de deslocamento mais onerosos — como táxis e aplicativos de transporte por automóvel — ou mais perigosos — como o mototáxi, cujos índices de sinistralidade são reconhecidamente superiores aos do transporte coletivo — por uma alternativa tarifária acessível e segura.

12.3.2. O custo médio de uma corrida de táxi ou aplicativo em municípios de pequeno e médio porte supera significativamente o valor da tarifa de transporte coletivo. Para trabalhadores de baixa renda, que constituem o principal público usuário do sistema, essa diferença representa impacto relevante na renda disponível mensal.

12.3.3. Sob o aspecto da segurança viária, a redução da dependência do mototáxi — modal que opera, com frequência, em condições irregulares quanto à habilitação dos condutores, ao estado de conservação dos veículos e à ausência de seguro obrigatório adequado — representa ganho de bem-estar social que integra o conceito amplo de economicidade previsto no art. 11, inciso I, da Lei n.º 14.133/2021, compreendido como a obtenção do resultado de contratação mais vantajoso para a Administração Pública.

12.4. Melhor aproveitamento dos recursos humanos, materiais e financeiros

12.4.1. A superação do modelo de contratação emergencial, que por sua natureza precária não admite investimentos de longo prazo pelo operador, implica ganhos operacionais estruturais. A contratação regular, com prazo compatível com a amortização dos custos de mobilização, viabiliza ao contratado a renovação do veículo, a manutenção preventiva e a profissionalização da equipe operacional — condições que a contratação emergencial não comporta nem incentiva.

12.4.2. A bilhetagem eletrônica sob gestão municipal racionaliza o aproveitamento dos recursos humanos ao dispensar o cobrador como função exclusiva de arrecadação manual, permitindo a reorientação do quadro operacional para funções de atendimento, segurança e apoio ao usuário. No plano financeiro, viabiliza a integração com o vale-transporte e com as políticas de isenção tarifária — idosos, pessoas com deficiência e demais categorias legalmente amparadas —, com apuração automatizada e sem os litígios e revisões contratuais de alto custo administrativo típicos do controle manual.

12.4.3. A simplificação da instrução processual, dispensados o estudo de viabilidade econômica, a modelagem tarifária e o ato de outorga próprios da concessão, libera capacidade de trabalho das áreas técnica, contábil e jurídica do Município para outras demandas, com ganho direto de eficiência administrativa.

12.4.4. Conclui-se, portanto, que a contratação proposta atende plenamente ao requisito previsto no art. 18, § 1º, inciso IX, da Lei n.º 14.133/2021, ao demonstrar que os resultados pretendidos representam ganho efetivo de economicidade e de aproveitamento racional dos recursos disponíveis em comparação com o modelo atualmente adotado em caráter emergencial e com a alternativa de delegação por concessão.

13. CONTRATAÇÕES CORRELATAS E/OU INTERDEPENDENTES

13.1. **Contratação correlata:** contrato de prestação de serviços n.º 182/2025, oriundo da Dispensa de Licitação n.º 71/2025, em sua forma emergencial (art. 75, inciso VIII, da Lei n.º 14.133/2021), cuja substituição constitui a finalidade imediata deste procedimento.

13.2. **Contratação interdependente:** contratação direta, por dispensa de licitação em razão do valor (art. 75, inciso II, da Lei n.º 14.133/2021), de serviço continuado de sistema integrado de bilhetagem eletrônica, em regime de locação, compreendendo os equipamentos embarcados, o software de gerenciamento, a hospedagem, o monitoramento por GPS, a implantação, a manutenção e o suporte técnico, sendo os cartões inteligentes, a impressora de cartões e o serviço de comunicação de dados móveis objeto de processo autônomo de aquisição.

13.3. A interdependência é bilateral e deve ser considerada no planejamento dos cronogramas de ambos os processos:

a) o sistema de bilhetagem depende da disponibilização do veículo pela contratada do transporte para a instalação dos equipamentos embarcados;

b) a medição da quilometragem para fins de pagamento da operadora depende do funcionamento do módulo de monitoramento por GPS integrante da solução de bilhetagem;

c) a apuração do número de passageiros transportados e de gratuidades, necessária à metodologia tarifária do art. 11, § 2º, da Lei Municipal n.º 2.558/2005, depende do sistema de bilhetagem;

d) a arrecadação da receita tarifária municipal,
que sustenta economicamente a presente contratação, depende da operação regular do sistema de bilhetagem.

13.4. A contratação do sistema de bilhetagem eletrônica precederá a desta contratação, e as respectivas Ordens de Início dos Serviços serão expedidas de forma coordenada, na forma do subitem 7.6.5, de modo que a implantação da solução de bilhetagem se conclua dentro do prazo de mobilização previsto no subitem 7.2.1 e que nenhum período da execução ocorra sem auditoria precisa de quilometragem.

13.5. O funcionamento do sistema de bilhetagem eletrônica, especialmente do módulo de monitoramento por GPS e do validador embarcado, constitui **condição operacional a cargo do Município**, a quem incumbe, por meio da empresa contratada na contratação referida no subitem 13.2, assegurar sua implantação, manutenção e disponibilidade durante toda a execução contratual.

13.6. A eventual indisponibilidade do sistema de monitoramento por GPS **não interrompe a execução do serviço de transporte nem prejudica a remuneração da contratada**. Enquanto perdurar a indisponibilidade, a quilometragem será apurada, em caráter excepcional e transitório, por leitura de hodômetro registrada em diário de bordo, com conferência amostral pela fiscalização, na forma detalhada no Termo de Referência.

13.7. A contratada não responde por falhas, avarias ou indisponibilidade dos equipamentos do sistema de bilhetagem eletrônica, salvo quando decorrentes de dolo ou culpa de seus prepostos.

14. DESCRIÇÃO DE POSSÍVEIS IMPACTOS AMBIENTAIS E MEDIDAS MITIGADORAS

14.1. A operação do serviço de transporte coletivo urbano envolve os seguintes impactos ambientais relevantes e as respectivas medidas mitigadoras:

a) **Emissão de poluentes atmosféricos** decorrente da queima de combustível fóssil. Como medida mitigadora, o contrato estabelecerá exigência de idade máxima do veículo, na forma do art. 6º da Lei Municipal n.º 2.558/2005, de modo a assegurar que o veículo operante atenda a padrões técnicos compatíveis com menor índice de emissões;

b) **Geração de resíduos sólidos e peças de desgaste** provenientes da manutenção, incluindo pneus, óleos lubrificantes, filtros, baterias e fluidos. O contrato exigirá que a contratada comprove, durante a execução, a destinação ambientalmente adequada desses resíduos, com logística reversa junto a coletores credenciados, em observância à Política Nacional de Resíduos Sólidos — Lei n.º 12.305/2010 —, especialmente quanto aos itens sujeitos a sistema de logística reversa obrigatória, como pneus, óleos lubrificantes e baterias chumbo-ácido.

14.2. Registra-se que, em termos líquidos, a consolidação do transporte coletivo regular tende a produzir impacto ambiental positivo, na medida em que reduz a circulação de veículos individuais motorizados — incluindo motocicletas — para fins de deslocamento urbano, com consequente redução agregada de emissões por passageiro transportado. A adoção da bilhetagem eletrônica contribui, ainda, para a redução do consumo de papel decorrente da emissão de bilhetes e controles manuais.

15. POSICIONAMENTO CONCLUSIVO SOBRE A ADEQUAÇÃO DA CONTRATAÇÃO PARA O ATENDIMENTO DA NECESSIDADE A QUE SE DESTINA

15.1. Diante das informações expostas nos tópicos acima, e a partir dos estudos técnicos setoriais, conclui-se que a melhor solução para a necessidade identificada é a prestação direta do serviço pelo Município, na forma autorizada pelo art. 1º, caput, da Lei Municipal n.º 2.558/2005, mediante a realização de LICITAÇÃO, na modalidade PREGÃO, em sua forma ELETRÔNICA, com critério de julgamento de MENOR PREÇO GLOBAL, em lote único, para a contratação de empresa especializada na execução material dos serviços de transporte coletivo urbano de passageiros.

15.2. A solução proposta é técnica e economicamente viável, adequada ao porte e às características da demanda do Município, compatível com a capacidade orçamentária da Administração, harmônica com a legislação municipal de regência e com a contratação interdependente do sistema de bilhetagem eletrônica, e apta a assegurar a continuidade, a regularidade e a qualidade de serviço público essencial.

16. JUSTIFICATIVA DO § 2º DO ART. 18 DA LEI N.º 14.133/2021

16.1. Pelas características do objeto, não se aplicam os demais requisitos previstos no § 1º do art. 18 da Lei n.º 14.133/2021 não abordados neste Estudo, os quais restam devidamente justificados pela natureza da contratação.

17. DOTAÇÃO ORÇAMENTÁRIA

17.1. As despesas decorrentes da presente contratação correrão à conta da seguinte dotação orçamentária, admitida a inclusão de novas dotações mediante termo de apostilamento ao contrato:

Despesa: 98

Projeto/atividade: 2021000

Fonte de recursos: 1500

Natureza da despesa: 3.3.90.39.00.00.00

17.2. No caso de contratação plurianual, a dotação relativa aos exercícios financeiros subsequentes será indicada após a aprovação da respectiva Lei Orçamentária e a liberação dos créditos correspondentes, mediante apostilamento.

17.3. A receita tarifária arrecadada pelo Município por meio do sistema de bilhetagem eletrônica deverá ser objeto de classificação orçamentária própria, na forma a ser definida pela Secretaria Municipal da Fazenda.

Rosário do Sul, 20 de agosto de 2026.

_____

JOAQUIM CESAR VIEIRA DUARTE
Chefe do Departamento de Trânsito
Portaria n.º 089/2025
Secretaria Municipal de Obras, Viação, Trânsito e Transporte

_____

MARCOS PAULO SILVA DA LUZ
Prefeito Municipal