



TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
Av. Borges de Medeiros, 1565 - Bairro Praia de Belas - CEP 90110-906 - Porto Alegre - RS - www.tjrs.jus.br

ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR - SERVIÇO ADMINISTRATIVO DE PLANEJAMENTO DE CONTRATAÇÕES

INTRODUÇÃO

O presente Estudo Técnico Preliminar será elaborado em conformidade com o Documento de Formalização de Demanda - DFD, com a Nova Lei de Licitações e Contratos e com o Ato 052/2023-P (7053673), que *"Regulamenta as licitações e as contratações públicas no âmbito do Poder Judiciário do Estado do Rio Grande do Sul, de acordo com a Lei Federal nº 14.133, de 1º de abril de 2021, e dá outras providências"*, podendo ser adaptado ao objeto a ser contratado. Para fins da enumeração abaixo, foi considerado o disposto no art. 18, §1º, da [Lei 14.133/21](#).

1. DESCRIÇÃO DA NECESSIDADE DA CONTRATAÇÃO (Art. 18 § 1º, I):

O presente estudo origina-se de demandas da Justiça Itinerante, uma inovação introduzida pela Emenda Constitucional nº 45/2004, representando um compromisso com a acessibilidade à justiça em todo o território nacional, com objetivo de levar os serviços judiciais a áreas geograficamente remotas ou de difícil acesso, buscando assegurar que todos os cidadãos tenham acesso igualitário à jurisdição e aos seus direitos fundamentais.

Por meio dos dispositivos constitucionais estabelecidos nos artigos 107 § 2º, 115 § 1º e 125 § 7º, a Justiça Itinerante tornou-se um instrumento vital para promover a inclusão social e garantir o acesso à justiça para comunidades marginalizadas ou carentes de recursos. Tal abordagem possibilita que o Poder Judiciário leve seus serviços diretamente às populações que, de outra forma, teriam dificuldades em recorrer a tal sistema.

Nessa seara, a Justiça Itinerante não apenas representa um avanço considerável na democratização do acesso à justiça, mas também reafirma o compromisso do Estado em garantir que todos os cidadãos sejam atendidos de maneira equitativa pela estrutura judiciária, independentemente de sua localização geográfica ou situação socioeconômica.

Para a sua regulamentação, internamente foi editada a Resolução nº 1496/2023-COMAG:

"Art. 1º Implantar a Justiça Itinerante no âmbito do 1º Grau de Jurisdição do Poder Judiciário do Estado do Rio Grande do Sul, com a finalidade de assegurar a entrega da prestação jurisdicional nos segmentos de Direito Civil, de Família, de Infância e Juventude, dos Juizados Especiais Cíveis e Criminais, e matéria relativa aos Serviços Notariais e Registrais."

A solução que surgirá desse ETP parte de um déficit em situação de tratamento, cuja implantação do remédio está alinhada com a finalidade da prestação jurisdicional. Isso porque o direito de acesso à Justiça, previsto no art. 5º, XXXV, da Constituição Federal, além de estabelecer o acesso formal perante os órgãos judiciários, deseja garantir o acesso à ordem jurídica justa e para todos, conforme lê-se:

"Art 5º XXXV - a lei não excluirá da apreciação do Poder Judiciário lesão ou ameaça a direito;"

Assim, além do cumprimento dos preceitos constitucionais e infralegais, cumpre ressaltar que o Tribunal de Justiça já possui um ônibus adaptado ao projeto, este adquirido por meio do Contrato nº 11/2023-DEC (4886396). Assim, a necessidade aqui consubstanciada se encontra na expansão da Justiça Itinerante para outras localidades.

Ilustrativamente, cita-se reportagem que está no site do [TJ/RS](#), datada de 13/02/2025, que relata expressivo número de atendimentos fazendo uso do ônibus da Justiça Itinerante, e que tem o seguinte texto:

“Nesta quinta-feira, 13/02, o Projeto Justiça Itinerante esteve no bairro Belém Novo, na Zona Sul de Porto Alegre, oferecendo serviços jurídicos gratuitos em sua unidade móvel. Ao todo, foram realizados 125 atendimentos”

Assim, a necessidade da contratação se coaduna com os princípios constitucionais da eficiência, da razoável duração do processo e da inafastabilidade da jurisdição, além de contribuir para a redução das desigualdades regionais e sociais. A mobilidade proporcionada pela solução adotada precisará permitir a realização de mutirões, audiências, conciliações e ações conjuntas diretamente nas localidades atendidas, promovendo a inclusão social e o fortalecimento da cidadania e consequente observância ao interesse público da contratação.

2. DEMONSTRAÇÃO DA PREVISÃO DA CONTRATAÇÃO NO PLANO DE CONTRATAÇÕES ANUAL (Art. 18, § 1º, II):

A contratação não foi mencionada no Plano Anual de Contratações deste Poder Judiciário para o exercício de 2025, mas está alinhada ao Planejamento Estratégico da instituição. Conforme Ato 12/2002 - STP, a Missão do PJRS é a seguinte:

“Prestar a tutela jurisdicional a todos e a cada um, distribuindo justiça de modo útil e a tempo.”

Ainda no Planejamento Estratégico 2021-2026, na página 4, no texto do item “Sociedade”, está destacada a implementação da Justiça Itinerante como uma das iniciativas de fomento de responsabilidade social, uma vez que estando em operação nas comunidades, difunde a imagem de um Poder Judiciário inclusivo e atuante.

Adicionalmente, tem-se que a prioridade dada a se prestar um bom atendimento, e ser reconhecido socialmente por isso, advém do Planejamento Estratégico do Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul, considerando que a eficiência operacional, o acesso facilitado ao sistema de Justiça, a responsabilidade social, a visibilidade adequada dessas ações, são todos objetivos estratégicos do Poder Judiciário, nos termos da Resolução/CNJ nº 70, de 18 de março de 2009:

“Art 1º II - Visão: ser reconhecido pela Sociedade como instrumento efetivo de justiça, equidade e paz social.”

Assim, verifica-se que a demanda se encontra alinhada com os instrumentos de planejamento do órgão.

3. REQUISITOS DA CONTRATAÇÃO (Art. 18, § 1º, III):

A Resolução nº 1496/2023-COMAG, que implanta a Justiça Itinerante no âmbito do 1º Grau de Jurisdição do Poder Judiciário do Estado do Rio Grande do Sul e estabelece normas para o seu funcionamento, refere que fica a critério da Corregedoria-Geral da Justiça o gerenciamento e a escolha dos locais atendidos, conforme lê-se no § 1º do Art 1º da referida Resolução.

Com efeito, a Justiça Itinerante é um instrumento fundamental para garantir o acesso à justiça, especialmente em regiões distantes ou com pouca infraestrutura judiciária, por isso o objeto dessa análise, quando em operação, deverá entregar à coletividade uma solução diferenciada, visando ampliar a capilaridade dos serviços judiciários, levando atendimento de qualidade também às comunidades que precisam lidar quotidianamente com dificuldades de deslocamento da população até as comarcas.

Nessa linha, serão analisados os seguintes requisitos:

Economia;

Durabilidade;

Acessibilidade;

Manutenção da solução ao longo do tempo;

Resistência a intempéries;
Flexibilidade;
Visibilidade;
Presteza;
Conforto;
Privacidade;

4. ESTIMATIVAS DAS QUANTIDADES PARA CONTRATAÇÃO (Art. 18, § 1º, IV):

Da análise do SEI 8.2022.0151/000023-2, que deu origem à aquisição do ônibus que está operante na Justiça Itinerante, verificou-se que a Excelentíssima Desembargadora Gisele Anne Vieira de Azambuja, gestora do projeto da Justiça Itinerante, manifestou-se expondo a necessidade de se adquirir mais três ônibus personalizados, conforme Despacho 6429847, justificando:

“E é um projeto que necessita ser estendido. Precisamos de um ônibus itinerante de fato, ou seja, que possa circular para atender às medidas emergenciais, como atendimento à população atingida pelas enchentes, como ocorreu no Vale do Taquari, ou para a realização de audiências no carnaval como ocorreu este ano, ou num mutirão no Presídio Central, que é uma necessidade, e em tantas outras situações. Além disso, vejo como necessário o atendimento em outros bairros, e quem sabe talvez na grande Porto Alegre, onde se sabe há um número expressivo de desassistidos.”

A Corregedoria-Geral de Justiça também se manifestou no sentido da expansão da atuação da Justiça Itinerante - Parecer 7530772 CGJ-GABJC:

“Em outras palavras, a expansão do projeto depende da aquisição de mais ônibus.

Além disso, há que se ter presente que o ônibus necessita de manutenção preventiva e, também, pode, por algum motivo (como nas enchentes de maio de 2024), precisar de consertos de emergência. Sem outro(s) veículo(s), o serviço jurisdicional pode ser interrompido, com notório prejuízo para a população.

Desse modo, há necessidade de mais ônibus para atendimento das necessidades do primeiro grau, tanto em Porto Alegre (em regiões mais afastadas do centro), quanto no interior, onde os ônibus podem ser utilizados, por exemplo, em cidades que não são sedes de Comarca. Ainda, vislumbra-se utilização de ônibus em eventos, como no Carnaval (quando há atuação do Juizado do Torcedor e de Grandes Eventos), Expointer, Feira da Uva, etc.”

Ato contínuo, após manifestação da Direção-Geral (doc. 8077708), motivadas por questões técnicas e orçamentárias, houve deliberação para aquisição de mais 01 veículo pela Presidência do Tribunal de Justiça -Despacho 8319233.

5. LEVANTAMENTO DE MERCADO (Art. 18, § 1º, V):

O uso de unidades móveis viabiliza a entrega de atendimento às comunidades vulneráveis, além de participação em eventos e atividades vinculadas ao Poder Judiciário. Trata-se de estratégia já utilizada tanto na prestação jurisdicional, quanto em campanhas da área da saúde ou da assistência social.

Apesar do alto índice de personalização dos objetos afins, foi realizado o levantamento de mercado junto a fornecedores especializados, consulta a outros órgãos públicos, bem como ao portal PNCP.

Vale referir, novamente, que o TJRS já possui um ônibus adaptado, este adquirido conforme o Contrato nº 11/2023-DEC (4886396).

Ao se conjecturar algumas possibilidades, verificou-se que algumas delas nem merecem ser arroladas como cenários, uma vez que já se mostraram inviáveis como, por exemplo, o empréstimo de

veículo adaptado por parte do MP/RS. Em diligência, conforme Informação 3949127, constatou-se a insuficiência de recursos disponíveis no veículo, bem como a ausência de adesivos na parte externa, impedindo a devida publicidade das ações da Justiça Itinerante.

Assim, abaixo estão elencados apenas os cenários que não foram refutados:

CENÁRIO 1: AQUISIÇÃO DE CAMINHÃO COM CONTAINER ADAPTADO

Verificou-se que os caminhões com containers grandes possuem, aproximadamente, 13 metros de comprimento, a similaridade dos ônibus. Em contrapartida, os modelos menores não apresentam vantagens relevantes em relação ao cenário de aquisição de ônibus adaptado.

Existem vantagens nesse tipo de unidade móvel, podendo-se destacar: mais espaço para estruturas e equipamentos eletroeletrônicos, possibilidade de criação de área para reunião, espaços para salas com mais privacidade aos atendimentos, mais resistência aos fatores climáticos externos e mais autonomia da unidade. Em sentido oposto, verificou-se que alguns tipos de containers podem carecer de içamento em diversas circunstâncias, o que geraria despesas e um contrato apartado. Outrossim, o tempo gasto nesses içamentos e a necessidade de agendamento poderiam engessar sobremaneira o projeto.

Além do mais, notou-se que a acessibilidade para cadeirantes e demais pessoas com dificuldades de mobilidade restaria em parte prejudicada em containers, porque costuma ser proporcionada apenas por uma rampa consideravelmente íngreme e não por um elevador, podendo limitar a autonomia no que diz respeito ao acesso ao interior da unidade móvel. Mesmo levando-se em conta a possibilidade de reduzir os custos futuros com manutenções por conta da ausência de uma plataforma elevatória, note-se que o objetivo do projeto é ampliar ao máximo os atendimentos, portanto isso pontua fortemente contra a adoção dessa solução.

No mais, cumpre salientar que a aquisição de caminhão necessita de habilitação específica de CNH na categoria “C”, atreladas as dificuldades de abastecimento de combustível, em razão do tamanho dos veículos, bem como questões de logística de higienização e outros aspectos relacionados às contratações correlatas e interdependentes.

CENÁRIO 2: AQUISIÇÃO DE ESTRUTURA DESMONTÁVEL TIPO DE CAMPANHA

A opção em tela pode não atender aos requisitos necessários, especialmente no que diz respeito à resistência a intempéries, à divulgação, à prestação, além do fato de requer local propício para armazenagem das estruturas, conhecimento e esforço na montagem e no transporte.

Com efeito, esse tipo de solução costuma ser utilizada como extensão ou como espaço extra anexado a uma unidade fixa já existente, assim fazendo uso eventual de estruturas próximas como sanitários e copa.

Aspectos como o abastecimento de energia, climatização e gerenciamento de resíduos ficariam seriamente comprometidos, obrigando a locação ou a aquisição de mobiliário, banheiros químicos, caixa d'água, e outros aparatos compensatórios da falta de estrutura, a dificultar a gestão e tornar moroso o processo de instalação e recolha como um todo.

Note-se, também, que uma estrutura desmontável não é tão resistente a intempéries, o que condicionaria os atendimentos ao clima favorável, ocasionando adiamentos recorrentes, levando a alterações frequentes no cronograma. A visibilidade também restaria prejudicada nesse cenário, porque a identificação externa do projeto ficaria menos visível comparando-se com alternativas.

CENÁRIO 3: LOCAÇÃO DE ÔNIBUS ADAPTADO

A locação é, geralmente, a melhor opção para algo com caráter transitório, porém é esperado que os atendimentos com a unidade móvel perdurem, e até sejam gradativamente ampliados, o que torna a locação desaconselhável como solução única, atrelado ao fato que o projeto da Justiça

Itinerante demanda de veículo adaptado internamente.

Mesmo na hipótese deste Tribunal ser o primeiro locador, ainda assim alguns requisitos ficariam prejudicados como, por exemplo, a perenidade e a economia. O primeiro porque ao se encerrar o contrato de locação, a depender das circunstâncias momentâneas futuras, corre-se o risco de suspensão dos trabalhos durante algum período. O segundo porque a personalização elevaria os valores dos aluguéis, que poderiam ser tão altos que ultrapassariam o valor de compra em poucos anos. É sabido que um ônibus, se bem conservado, pode durar seguramente 10 anos em pleno funcionamento, porém para o uso a que se destinarão esses, com pouca circulação diária, é esperado que tenham um desgaste ainda menor.

Com efeito, o fato de que o ônibus deveria estar à disposição desse Tribunal de Justiça todos os dias e não apenas em dias de evento, estima-se que o valor da locação facilmente ultrapassaria o da compra em pouco tempo. Isso seria claramente desvantajoso, uma vez que esses veículos adaptados podem se manter atuantes por 10 anos ou mais, desde que realizadas as devidas manutenções (vide Resolução 4.777/15 da Agência Nacional de Transportes Terrestres).

Contudo, há um ponto muito favorável residente nesse cenário, qual seja a possibilidade de se realizar a locação de ônibus adaptado prevendo sua substituição de três em e três anos por novos, bastando especificar isso de forma precisa. Seria a melhor forma de contar sempre com veículos novos e de não ter contratações acessórias como seguros, manutenções, e até com garagem adequada, desde que isso tudo seja incluído nas especificações com zelo. Por esse motivo, optar pela locação de ônibus adaptado pode ser muito interessante no caso de ser parte de uma solução mista, por exemplo, adquirir dois e locar um, fazendo desse cenário um complementar excelente à aquisição.

Todavia, considerando que: (i) a Justiça Itinerante é um projeto permanente, ou seja, de longo prazo, também para atendimento dos preceitos legais e normativos; (ii) a experiência pretérita com a aquisição de um ônibus se mostrou positiva, em termos de atendimento ao interesse público; (iii) a manutenção da mesma modalidade de contratação possibilita o maior dinamismo entre os veículos, bem como diminui custos internos com gestão, e etc, o cenário, ao menos por ora, para o caso concreto, não se mostra adequado.

CENÁRIO 4: AQUISIÇÃO DE ÔNIBUS ADAPTADO

O cenário da aquisição de ônibus adaptado destaca-se dentre os demais, no que concerne à redução das incertezas dessa contratação.

Em termos de mobilidade, inicia-se referindo que a estrutura se caracteriza por uma ser única, em bloco, não dependendo de içamentos ou de conexões, facilitando as operações e tornando sua utilização mais descomplicada. Além disso, é feito de fábrica para ser climatizado, contando com vedações nas janelas e isolamento térmico, por isso, em comparação com alternativas demandaria muito menos energia para manter seu interior a uma temperatura adequada, reduzindo custos com instalação de isolamento térmico extra ou com energia durante a utilização dos condicionadores de ar.

Os ônibus ou micro-ônibus são usualmente estruturas mais utilizadas para serviços itinerantes, conforme abaixo se verá de outras contratações.

Cumprе lembrar que o projeto da Justiça Itinerante neste Tribunal de Justiça se iniciou com a aquisição de um ônibus e a experiência, até o presente momento, tem se mostrado positiva.

Além disso, a aquisição de ônibus contribui para a padronização da frota do TJRS, demandando que os condutores sejam especialistas em apenas um tipo de veículo. Também importa em economia nas contratações correlatas, pois, estas serão necessárias para apenas um perfil veicular.

Por fim, a manifestação da Corregedoria-Geral de Justiça, foi no sentido de aquisição de outros ônibus, o que, até o presente momento do estudo, se mostra a alternativa *“apta a gerar o resultado de contratação mais vantajoso para a Administração Pública, inclusive no que se refere ao ciclo de vida do objeto”*, nos termos do art. 11, inc. I, da Lei de Licitações.

CENÁRIO 5: CEDÊNCIA PRÉVIA DE ESPAÇO NA COMUNIDADE

Eis a possibilidade menos custosa no que tange ao uso de recursos financeiros, porém é a

opção com maior carga de incertezas e maior retardo entre a tomada de decisão e o uso. Não há como se prever claramente a maioria das variáveis envolvidas, ou como saber de antemão quem estaria disposto a ceder um espaço para abrigar os atendimentos.

Em antítese à aceitação dessa opção como viável, se apresenta fortemente a questão da falta de presteza e de mobilidade, engessando o cronograma. Essa demora dificultaria muito a prestação dos serviços jurisdicionais em eventos extraordinários ou em atendimento a situações urgentes, como foi o caso da necessidade premente de assistência a populações como consequência das recentes enchentes históricas no Rio Grande do Sul.

Ao optar por essa alternativa, a Justiça Itinerante teria de lidar com incertezas diversas por conta da eventual precariedade das estruturas cedidas, exigindo visitas prévias, mesmo no caso de cedência de espaços em órgãos públicos, pois seria necessário verificar se estariam em condições mínimas de abrigar os atendimentos. Essa etapa anterior exigiria um planejamento. Como único recurso, tornaria a prática jurisdicional mais difícil ao lidar com inconsistências, ou ainda, obrigaria a administração a deixar de atender diversas demandas urgentes ou em locais mais longínquos.

Pelos motivos expostos, fica evidente que a realização de atendimentos em espaços cedidos, embora não onerosa, não pode ser considerada uma alternativa substitutiva ao ônibus itinerante. Contudo, evidências sugerem benefícios quando utilizada em paralelo ou como complementar, a exemplo do que já vem sendo feito no extremo sul da capital, em frente à Subprefeitura da Região Extremo Sul, na Avenida Des. Jorge Mello Guimarães, esquina com a Avenida Beira Rio, Bairro Belém Novo.

CENÁRIO 6: AQUISIÇÃO DE CAMINHÃO COM CARRETA ADAPTADA

Essa opção representa uma evolução no âmbito das soluções para unidades móveis. Seu diferencial está também na possibilidade de ter mais de um andar, ou ainda, de ter aberturas laterais para eventuais expansões do espaço quando necessário.

Um dos fatores que torna esse tipo de estrutura convidativa é que há a possibilidade de se solicitar que a estrutura seja fabricada para ficar praticamente rente ao solo, ou seja, com pouquíssimo desnível (cerca de 4 cm), tornando seu interior muito mais acessível. Algumas empresas do mercado prometem entregar estruturas com alto índice de personalização, garantindo que cada unidade não será desenvolvida sobre uma base de carreta convencional com avanços, mas sim concebida para ser uma unidade móvel desde o início de seu projeto.

Cabe ressaltar, que a maior vantagem da solução carreta e container estaria estreitamente ligada à possibilidade de apenas um caminhão realizar o transporte de várias carretas, sem maiores problemas, ou seja, não seria necessário adquirir um caminhão para cada carreta, apenas um daria conta de buscar e levar três carretas ou mais, desde que todas fossem adquiridas do mesmo modelo ou compatíveis com o caminhão. Esse é um ponto que pode tornar essa alternativa um tanto atrativa e até acabar por reduzir os custos.

Após alguma análise verificou-se que esse cenário tem sido usado mais frequentemente como uma solução para companhias de vários dias, como por exemplo, as da área da saúde no atendimento de populações em locais afastados, isso fazendo uso de equipamentos de medicina diagnóstica para a realização de exames “in loco”. Ainda é possível destacar o uso recorrente como carretas-escola pelo SENAI ([Senai escolas móveis](#)), bem como para atendimentos bancários em localidades que ainda não contam com agências da Caixa Econômica Federal ([Caixa notícias](#)).

Por outro lado, são diversos os argumentos, que de alguma forma apresentam barreiras de difícil transposição para a adoção plena dessa solução nas incursões da Justiça Itinerante, dentre elas podemos destacar a exigência de habilitação CNH categoria “E” para conduzir o veículo, a necessidade de um número maior de pessoas para montagem e desmontagem demandando muito tempo para a execução de tais tarefas em comparação a solução tipo ônibus adaptado. Há que se destacar também a esperada dificuldade para realizar o abastecimento de combustível, isso porque a maioria dos postos da capital não comporta veículos com tamanha envergadura, outrossim a higienização da parte externa também apresentaria uma dificuldade elevada se comparada a outras opções de cenários.

Cabe salientar ainda, que as dimensões desse tipo de unidade móvel e suas peculiaridades poderiam acarretar impedimentos ou transtornos no que diz respeito ao acesso a regiões de

periferia, sem falar nas eventuais manutenções do veículo de tração, o que levaria invariavelmente à paralisação de todas as unidades concomitantemente e seria de grande prejuízo para o bom andamento dos trabalhos da Justiça itinerante. A altura máxima de uma carreta adaptada é de 4,40 m, portanto uma solução que contenha dois andares, deixaria o pé direito dos ambientes muito baixo, tornando inviável a circulação de pessoas com maior estatura, além do mais, do ponto de vista prático, não agregaria melhorias significativas nas instalações e tornaria o segundo piso inacessível para pessoas com dificuldades de mobilidade.

Diante do que foi exposto, a aquisição de caminhão mais carreta adaptada não parece ser a solução adequada para a Justiça Itinerante.

CENÁRIO 7: AQUISIÇÃO DE ÔNIBUS ELÉTRICO

A aquisição de veículos elétricos como forma de atender ao Plano de Logística Sustentável do TJRS, conforme determina a [Resolução CNJ n.º 400/21](#), em seu art. 16, § 7º foi sugerida pelo ECOJUS no Parecer Técnico 8764859.

Contudo, conforme o Orçamento Veículo Elétrico (8764922), verifica-se que o valor previsto para a aquisição de um veículo elétrico adaptado é de R\$ 7.200.000,00 - mais que o dobro do valor da aquisição de ônibus adaptados convencionais. Quanto ao ponto, necessário referir que o princípio do desenvolvimento nacional sustentável previsto na legislação tem como base três critérios: ambientais, sociais e econômicos.

Sob esse viés, a aquisição do ônibus elétrico atende ao critério ambiental, mas não observa o critério econômico.

Por sua vez, a aquisição de ônibus convencionais atende aos critérios econômicos e sociais. Vale ressaltar que o veículo em tela não tem por objetivo a circulação, mas tão somente o deslocamento até o ponto de atendimento, onde fica parado e retorna, posteriormente. Assim, considerando que se trata de veículo que passa a menor parte do tempo rodando, sopesando-se aos demais critérios, entende-se que diante da expressiva diferença econômica entre os veículos, em atenção, também, ao princípio da economicidade, a proposição em tela não se mostra adequada.

A corroborar com tais questões, colacionam-se outras duas contratações extraídas do PNCP, as quais se tratam de aquisições de ônibus elétricos de linhas convencionais, sem adaptações:

EDITAL	OBJETO	ENTE	VALOR
Edital nº 140/2024/2024	Ata RP aquisição de ônibus elétricos - Ônibus elétrico de 12,3m, com autonomia mínima de 250 km com uma única carga. Capacidade mínima de 75 passageiros em pé e sentados, 1 cadeirante e motorista. Direção Hidráulica/elétrica, conforme memorial descritivo.	Município de Hortolândia	R\$ 3.325.250,00 - Valor estimado.
Edital nº 90010/2024	Formação de Ata Registro Preços para a aquisição de ônibus elétricos modelo básico e carregadores de 160 KWH (infraestrutura de recarga), para atendimento às demandas do transporte coletivo por ônibus no município de Niterói/RJ, conforme Item 1 e Item 2, e de acordo com as especificações, condições, quantidades e exigências estabelecidas neste Edital e de seus anexos, parte integrante do presente instrumento convocatório.	Município de Niterói	R\$ 3.599.400,00 - Valor homologado.

Os valores, portanto, corroboram o expressivo valor a maior em relação aos veículos tradicionais, especialmente considerando que as contratações do PNCP não possuem adaptações

logísticas.

5.1 CONSULTA AO PNCP E A OUTROS ÓRGÃOS PÚBLICOS

Nessa etapa do estudo realizou-se uma pesquisa atenta ao portal PNCP, foram localizados alguns Pregões Eletrônicos com objetos análogos, todavia apenas os dois últimos da tabela podem ser considerados realmente semelhantes, apresentando projetos com finalidade muito próxima a do caso em tela. Por esse motivo, devem ser considerados como parâmetro prioritário e mais preciso, em detrimento dos demais achados.

EDITAL	LINK	OBJETO	ENTE	VALOR
Pregão Eletrônico 01/2025 “menor preço por item”	Portal Nacional de Contratações Públicas	Aquisição de veículo tipo micro-ônibus adaptado para atender as necessidades do Fundo Municipal de Saúde	Prefeitura de Pracuúba- AP	R\$ 671.075,00
Pregão Eletrônico 20/2024 “menor preço por item”	Portal Nacional de Contratações Públicas	Fornecimento de 01 (um) micro-ônibus , com carroceria transformada em unidade móvel de atendimento, destinado à execução de atividades institucionais	Defensoria Pública do Estado do Rio Grande do Norte	Sigiloso licitação fracassada por inabilitação
Pregão Eletrônico 05/2024 “menor preço global”	Portal Nacional de Contratações Públicas	Aquisição de unidade móvel (veículo tipo ônibus) com consultório odontológico para realizar atendimentos na zona rural ou áreas de difícil acesso, a fim de contemplar as necessidades da rede municipal de saúde	Prefeitura de Irará -BA	Valor adjudicado R\$ 960.000,00
Pregão Eletrônico 90085/2024 “menor preço por item”	Portal Nacional de Contratações Públicas	Aquisição de veículo tipo ônibus customizado em unidade móvel de atendimento à saúde	Secretaria de Estado de Economia Brasília - DF SESC	Menor proposta R\$ 1.393.594,00 Fracassada por inabilitação

Pregão Eletrônico 42/2023 “menor preço por item”	Portal Nacional de Contratações Públicas	Aquisição de veículo novo, zero-quilômetro, tipo ônibus rodoviário ano/modelo 2023/2023 ou superior, chassi e carroceria originais de fábrica, transformado em Unidade Móvel, para atender a 8ª Vara da Justiça Itinerante da Comarca de Campo Grande MS	Fundo Especial Juizados Especiais Cíveis e Criminais - TJMS	R\$ 1.919.416,67 estimado R\$ 1.300.000,00 homologado
Pregão Eletrônico 23/2023 “menor preço por item”	Portal Nacional de Contratações Públicas	Aquisição de veículo novo, zero quilômetro, tipo ônibus rodoviário, com instalação de equipamentos e montagens, adaptado/transformado para unidade móvel de atendimento ao Projeto do Juizado Itinerante da Lei Maria da Penha	Tribunal de Justiça do Estado do Espírito Santo	R\$ 2.471.000,00 estimado R\$ 1.828.800,00 homologado
Edital nº 90058/2024 Registro de Preços, menor preço por item	Portal Nacional de Contratações Públicas	Formação de Registro de Preços para aquisição de 02 (dois) veículos, tipo ônibus rodoviário, transformados em Unidades Móveis de Atendimento, Zero KM, ano e modelo não inferior à data de contratação ou posterior, cor branca, pintura sólida, com plotagem e adesivos, destinados ao Programa Justiça Itinerante deste TJPI, previstas neste instrumento convocatório e seus anexos.	Tribunal de Justiça do Estado do Piauí	Sigiloso

Verifica-se, portanto, que em se tratando de compras para o projeto da Justiça Itinerante, **a opção dos Tribunais é pela aquisição de ônibus, inclusive em detrimento da locação.**

Assim, sob a ótica social, institucional, de continuidade dos serviços da Justiça Itinerante, a contratação se mostra a opção mais segura à longo prazo, inclusive sob a ótica de gerenciamento e redução de riscos, uma vez que, consoante já referido, o Tribunal de Justiça já possui ônibus para a Justiça Itinerante.

Ademais, verifica-se dos autos que a deliberação pela aquisição de tão somente um veículo (8319233) se deu em razão do valor do bem, não se tendo notícia sobre a pretensão de aquisição

de outros bens.

Outrossim, considerando que não estão previstas aquisições frequentes, não há entregas parceladas, o objeto a ser adquirido neste momento é adaptado às necessidades do TJRS, inclusive com o logo do Poder Judiciário, em formato de audiência, aliado ao fato de que há deliberação quanto ao quantitativo a ser adquirido, entende-se inviável a adoção de sistema de registro de preços.

Além disso, não se desconhece que a licitação possa se dar por menor preço ou maior desconto, nos termos do art. 6º, inc. XLI, da Lei de Licitações, e consoante demonstrado no levantamento de mercado, o tipo “menor preço” foi verificado como prática nas licitações analisadas.

Com efeito, não se justificaria a escolha do critério de julgamento por maior desconto, uma vez que não há um preço referencial para este tipo de serviço, diferentemente do que ocorre em contratos de obra e serviços de engenharia, onde se é utilizada uma tabela como a SINAPE, por exemplo.

6. ESTIMATIVA DO VALOR DA CONTRATAÇÃO (Art. 18, § 1º, VI):

Nos termos demonstrados acima, a aquisição de ônibus se mostrou a alternativa mais adequada para as necessidades da Administração Pública, especialmente considerando a especificidade da contratação.

Assim, a estimativa de valores irá se basear tão somente neste cenário. Nos Informação 7751472 - DEC, a estimativa preliminar de valor atualizado para essa contratação está expressa no quadro a seguir:

ESTIMATIVA PRELIMINAR DE VALORES - COM APLICAÇÃO DO IPCA, conforme https://www3.bcb.gov.br/CALCIDADAOPublico/exibirFormCorrecaoValores.do? method=exibirFormCorrecaoValores# (índice de correção novembro/2022 a fevereiro/2025 = 1,04398090)	
Documento	Valor unitário
Orçamento - TCA Transformações (4581691)	R\$ 1.670.369,44
Orçamento - Manupa (4574205)	R\$ 1.979.387,79
Orçamento - ECOX (4582351)	R\$ 2.291.538,08
Valor médio unitário	R\$ 1.980.431,77
Valor médio para 02 veículos	R\$ 3.960.863,54

Com efeito, o referido orçamento foi realizado tomando-se por base a contratação anterior, aplicando-se a correção monetária pelo IPCA. Assim, o valor médio unitário é de R\$ 1.980.431,77.

É sabido que outros fatores devem ser levados em consideração para a atualização desse valor, dentre eles questões de oferta e procura do mercado de venda de ônibus, ou até mesmo reflexos de questões internacionais inesperadas nos preços dos acessórios internos e externos que deverão ser instalados, por isso, o aprimoramento desses cálculos será minuciosamente explicitado em etapa posterior.

Deve ser observado que, após a aquisição dos ônibus, será contratado seguro veicular para resguardo do veículo e customizações realizadas. Em recente cotação realizada pelo serviço de transportes, conforme os Orçamentos: EZZE (8588467), MAPFRE (8588468) e Porto_Seguro - Ônibus (8588469), verifica-se que somente a última seguradora apresentou orçamento, no valor de R\$ 98.354,08.

Quanto ao ponto, enquanto a empresa EZZE nada referiu, a empresa MAPFRE informou "sem cotação para unidades móveis".

7. DESCRIÇÃO DA SOLUÇÃO COMO UM TODO (Art. 18, §1º, VII):

Os estudos demonstram que a aquisição de ônibus a ser adaptado se mostra a melhor solução, inclusive sob a ótica de redução dos riscos de suspensão dos serviços do projeto.

Com efeito, a aquisição de um ônibus adaptado, destinado à execução do projeto "Justiça Itinerante", iniciativa que visa promover o acesso à Justiça de forma descentralizada e inclusiva, especialmente nas regiões mais remotas e de difícil acesso, bem como às populações em situação de vulnerabilidade social.

A Constituição Federal de 1988 prevê expressamente mecanismos que autorizam e incentivam a criação de instrumentos que aproximem o Poder Judiciário da população.

Fica assim, após uma análise ponderada dos cenários, dos custos e dos benefícios, sugerida a adoção do cenário 4 isoladamente, qual seja a aquisição de ônibus rodoviários adaptados, isso porque esse tipo de contratação já se mostrou funcional e segura. Ademais, a alternativa elimina custos acessórios como, por exemplo, os de içamento ou de transporte de material para montagem de estruturas.

8. JUSTIFICATIVAS PARA O PARCELAMENTO OU NÃO DA CONTRATAÇÃO (Art. 18, § 1º, VIII):

O objeto consiste em um veículo especialmente adaptado, cuja funcionalidade depende da perfeita integração entre o chassi, carroceria e todas as adaptações necessárias para seu funcionamento como unidade móvel da Justiça.

Ao se optar pelo parcelamento, assume-se o risco de incompatibilidades técnicas entre as adaptações realizadas por diferentes fornecedores, comprometendo a qualidade e a segurança do produto entregue. A responsabilidade técnica unificada parece ser fundamental para garantir o correto funcionamento de todos os sistemas integrados, elétrico, hidráulico, climatização, internet, toldo e plataforma elevatória e isso só será possível se a contratação for tratada como um todo complexo e indivisível.

A soma das partes nem sempre garante um composto funcional, é preciso que haja uma refinada acomodação das adaptações e que essas estejam sob uma só responsabilidade técnica, sob pena de se tornar a gestão de cada unidade móvel (de suas respectivas garantias e assistências técnicas), algo dificultoso.

Com o objetivo de fundamentar a argumentação apresentada, citamos a legislação pertinente:

Lei nº 14.133/2021, Art. 47:

Art. 47: "As contratações públicas serão precedidas de planejamento que estabeleça os produtos ou os resultados a serem obtidos, quantidades e prazos para entrega."

§ 1º: "**É permitido o parcelamento do objeto**, respeitados os limites de valor previstos nesta Lei, **e desde que não haja prejuízo para o conjunto** ou complexo ou perda de economia de escala."

§ 2º: "O parcelamento não será adotado quando:

I - a economia de escala, **a redução de custos de gestão de contratos ou a maior vantagem na contratação recomendar** a compra do item do mesmo fornecedor;"

Assim, a legislação esclarece que o parcelamento não é obrigatório quando comprovada a inviabilidade técnica ou econômica, desde que justificada. A integralidade do objeto deve ser preservada quando o parcelamento puder resultar em risco para a perfeita execução ou para a funcionalidade ao longo do tempo, esse é justamente o caso desses ônibus, porque a integração das partes é essencial e não pode ser garantida se a contratação for fragmentada, ou ao menos demandará considerável aumento dos custos de gestão de contrato.

Cabe ressaltar também que não parcelar a solução reduz o risco de atrasos e descontinuidades no processo de fabricação e adaptação do veículo, outrossim, elimina-se a necessidade de custos adicionais com deslocamentos do veículo entre diferentes fornecedores para realização das adaptações. Além disso, a gestão de um único contrato simplifica o processo de fiscalização e acompanhamento.

Ademais, pelo que já foi exposto, fica recomendado o critério de julgamento de menor preço global, mesmo se houver alguma diferença entre as unidades que serão projetadas posteriormente, considerando cada uma como um bloco indivisível e integrado.

De outra banda, não é recomendável se optar pelo critério de maior desconto, uma vez que a natureza do objeto em estudo não se adequa aos moldes desse tipo de empreitada.

Saliente-se que, em sendo todas as unidades exatamente iguais, o menor preço global também se sustenta como a melhor alternativa, uma vez que estimulará o fornecedor a reduzir o valor de sua proposta pelo simples fato de vir a entregar mais de uma unidade. Contudo, se houver a necessidade de mais de um tipo de projeto, nada impede que a vitória de um mesmo licitante aconteça para todos os tipos que serão adquiridos, desde que sua proposta seja a de menor valor para cada um deles.

Uma solução global deve otimizar o cronograma de execução, bem como minimizar os riscos de atrasos na entrega final do objeto, ao contrário do que aconteceria se houvesse a fragmentação, isso devido à costumeira dependência da atuação de diferentes fornecedores, o que poderia tornar o processo de execução moroso e desconexo. Em tese, optar por contratar em bloco trará maior praticidade na gestão, facilitando inclusive a formatação da contratação de serviços acessórios que precisará ser feita posteriormente a fim de viabilizar os trabalhos nas comunidades.

Logo, considerando os termos do Art. 47 da Lei 14.133/2021, bem como os aspectos técnicos, econômicos e administrativos anteriormente expostos, conclui-se que evitar o parcelamento do objeto é a solução que melhor atende ao interesse público nesse caso.

9. DEMONSTRATIVO DOS RESULTADOS PRETENDIDOS (Art. 18, § 1º, IX):

Pretende-se com a aquisição de mais veículos itinerantes o efetivo cumprimento do dispositivo constitucional e demais normativas supralegais quanto à matéria, a fim de atender o interesse público no fornecimento da prestação jurisdicional junto à população mais afastada. A prestação jurisdicional nestes moldes pode promover a resolução de conflitos, diminuindo o acúmulo de processos, ou ainda, atendendo a uma lacuna de desassistidos que de outra forma não teriam acesso ao Poder Judiciário.

Com efeito, podem estar disponíveis à população serviços como:

Atendimento relacionado às questões de Direito de Família (divórcio, pensão alimentícia, guarda, conversão de união estável em casamento e investigação de paternidade, entre outros);

Ingresso de demandas junto ao Juizado Especial Cível (“pequenas causas”);

Atendimento pela Defensoria Pública;

Atendimento pelo Registro Civil (emissão de segunda via de certidões de nascimento e/ou casamento).

Atendimento relacionado às questões de Direito Civil (usucapião, contratos bancários, consumidor, inscrição em SPC/SERASA, entre outros).

É marcante a presença desse tipo de iniciativa em comunidades vulneráveis, como já foi comprovado pela unidade adquirida anteriormente e inaugurada em 29/02/2024, atendendo somente no primeiro dia 89 demandas. Espera-se que o mesmo ocorra com os ônibus adaptados a serem adquiridos através dessa contratação, atingindo assim os resultados pretendidos e possibilitando também o alcance de pessoas em eventos ou para o que mais vier a se fazer necessário.

10. PROVIDÊNCIAS A SEREM ADOTADAS PELA ADMINISTRAÇÃO PREVIAMENTE À CELEBRAÇÃO DO CONTRATO (Art. 18, § 1º, X):

Quanto à guarda dos veículos em garagem, a DIPRED manifestou-se no sentido da guarda dos veículos no estacionamento de Departamento de Material e Patrimônio - DMP -, ressaltando a necessidade de realização de obra civil para adequação de rampa e portão de acesso ao local - Informação 8069286. Foi referido, ainda, que há possibilidade de guarda dos veículos em um terreno secundário que está sendo adquirido pelo Poder Público, enquanto forem realizadas as obras no DMP.

Além disso, durante os atendimentos feitos em veículo semelhante e já em uso pela Justiça Itinerante (SEI 8.2022.0151/000023-2) foram relatados alguns pontos como: necessidade de montar e desmontar a estrutura da área externa, necessidade de serviços de motorista para a condução do veículo e de limpeza, sendo que a última se faz necessária antes e durante os atendimentos devido à grande circulação de pessoas em pequeno espaço.

Quanto aos pontos, foi exarado o Despacho Instrução da Contratação (7860083), a fim de que as áreas confirmem e verifiquem as necessidades que precisam ser alteradas para esta contratação.

Igualmente, foi instaurado o SEI 8.2025.0151/000039-8, que estudará a melhor forma de garantir a continuidade à licitação de serviços iniciados no SEI 8.2024.0151/000047-2. Quanto à esta última providência, informa-se que a demanda possivelmente só será concluída após a aquisição dos veículos, realização de cronograma de atendimento dos bens e levantamento estimado das demandas.

11. CONTRATAÇÕES CORRELATAS E/OU INTERDEPENDENTES (Art. 18, § 1º, XI):

- Contrato nº 031/2025-DEC (7759895) - Ticket Soluções HDFGT S/A - tem por objeto a *“Prestação de serviços de intermediação e gerenciamento do abastecimento dos veículos da frota do Tribunal de Justiça do Estado e do Tribunal de Justiça Militar do Estado, mediante utilização de cartão eletrônico (magnético, com chip ou tecnologia mais avançada, equivalente), com o controle operacional por meio de sistema informatizado.”*

- Contrato nº 070/2025-DEC (8.2025.4776/000011-3) - Locação de gerador sob demanda e horas de utilização de gerador.

- Contrato nº 016/2024-DEC (6323196) - Prime Consultoria e Assessoria Empresarial LTDA – tem por objeto a *“Prestação de serviços, sob demanda, de gerenciamento da manutenção preventiva e corretiva da frota de veículos do TJRS, em rede credenciada de oficinas, concessionárias e centros automotivos, com fornecimento de serviços mecânicos de toda ordem, além de serviços de borracharia, com fornecimento de peças, componentes, acessórios, entre outros insumos.”*

12. DESCRIÇÃO DE POSSÍVEIS IMPACTOS AMBIENTAIS E RESPECTIVAS MEDIDAS MITIGADORAS (Art. 18, § 1º, XII):

Os impactos ambientais para esse tipo de contratação guardam estrita relação com os critérios de sustentabilidade a serem exigidos. Nessa seara, o Guia de Contratações Sustentáveis e o artigo 36 §3º do Ato 052/2023-P referem que após a elaboração do Termo de Referência o expediente será remetido à Unidade Ambiental - ECOJUS *“para emissão de parecer indicando possíveis exigências ambientais”*.

É notório que os impactos ambientais de um veículo movido à diesel são consideravelmente altos. Todavia, no caso em tela o uso rodando será um tanto reduzido, isso porque o deslocamento será feito apenas uma vez ao dia, na ida ao local a ser servido e na volta, sempre depois de encerrados os atendimentos, ou seja, na maior parte do tempo o veículo permanecerá estacionado.

De outra banda, também cumpre salientar que o Tribunal de Justiça já está buscando a compensação dos gases emitidos, por meio da locação de veículos híbridos, vide expediente SEI 8.2025.0191/000040-9. Dessa forma, fica demonstrado o interesse e o compromisso da instituição em se alinhar ao que há de mais sustentável na atualidade, buscando sempre que possível por opções menos impactantes ambientalmente.

Conforme Parecer ECOJUS (8172496), a contratação em voga deverá adotar as seguintes medidas:

A licitante classificada provisoriamente em primeiro lugar deverá encaminhar, acompanhando a sua proposta de preços final, sob pena de desclassificação, os seguintes documentos, em seu nome ou do fabricante dos produtos ou do fornecedor da matéria-prima, dentro dos prazos de validade, caso a fabricação dos produtos fornecidos tenha ocorrido em território nacional, conforme determinam a Resolução nº 237/1997 do CONAMA, art. 2º, § 1º, Lei 6.938/81, art. 17, II, Instrução Normativa nº 06/2022-IBAMA e Instrução Normativa nº 13/2021-IBAMA, art. 12, art. 45, art. 46, art. 47, conforme a Ficha Técnica de Enquadramento – FTE, categorias 4 (indústria mecânica) e/ou, 5 (indústria de material elétrico, eletrônico e comunicações) e/ou 6 (indústria de material de transporte).

- a) Licença Ambiental compatível com o ramo de atividade da empresa, ou documento que comprove a isenção, ambos emitidos pelo órgão ambiental competente.
- b) Certificado de Regularidade – CR do Cadastro Técnico Federal de Atividades Potencialmente Poluidoras ou Utilizadoras de Recursos Ambientais, (CTF/IBAMA), válido e compatível com a fabricação do produto que é objeto da licitação. Observa-se que a emissão do referido certificado pode ser realizada através do link IBAMA, bastando a inclusão do CNPJ.
- c) Caso o produto seja importado, a licitante deve comprovar a origem por meio de folhetos, manuais, embalagens e emitir uma declaração, conforme Anexo.

É o Parecer."

13. POSICIONAMENTO CONCLUSIVO SOBRE A ADEQUAÇÃO DA CONTRATAÇÃO (Art. 18, §1º, XIII):

Diante do exposto, **declara-se viável a aquisição de um ônibus adaptado para uso como unidade móvel da Justiça Itinerante do Rio Grande Do Sul.**

A aquisição de uma unidade de ônibus adaptado como solução principal é o mais recomendável nesse momento, representa um investimento estratégico, com impactos positivos para a sociedade e para a administração pública.

14. INFORMAÇÕES ADICIONAIS:

RISCO 1	Dificuldades em encontrar empresa interessada e apta para atender aos requisitos
Probabilidade	baixa
Impacto	alto
Dano	Licitação deserta ou com pouca disputa entre licitantes, podendo resultar em uma proposta vencedora com valor superior ao estimado
Ação Preventiva	Reavaliar exigências nos artefatos preparatórios no sentido de ampliar a disputa para que haja a participação de diversos tipos de empresas interessadas como implementadoras, concessionárias e revendas de veículos
Ação de Contingência	Permitir que a homologação junto aos órgãos reguladores e fiscalizadores para a realização de transformação veicular seja apresentada em nome da implementadora
RISCO 2	Inobservância das especificações, tentativa de entrega com desconformidades
Probabilidade	baixa
Impacto	médio
Dano	Morosidade na correção das falhas, retardamento do recebimento definitivo e consequentemente do início do uso do veículo

Ação Preventiva	Especificar as adaptações de forma clara, sem deixar itens dúbios ou dar margem à livre interpretação.
Ação de Contingência	Aplicar as sanções cabíveis com presteza em caso de descumprimento, estabelecendo prazos enxutos para a correção de eventuais desconformidades.
RISCO 3	Problemas de manutenção preventiva e corretiva devido à complexidade das adaptações
Probabilidade	baixo
Impacto	médio
Dano	Inviabilidade de se usar o veículo, indisponibilidade recorrente
Ação Preventiva	Incluir no contrato um plano de manutenção preventiva e corretiva, com acompanhamento periódico
Ação de Contingência	Aplicar sanções caso os problemas sejam oriundos da inconformidade tardiamente percebidos ou desleixo na confecção das adaptações
RISCO 4	Dificuldades em encontrar local adequado para a garagem devido às dimensões ou características do veículo
Probabilidade	média
Impacto	alto
Dano	Expor o ônibus adaptado a riscos ou a condições adversas podendo ficar sujeito a danos na estrutura ou a furto de itens da composição
Ação Preventiva	Elencar locais nos prédios do TJ/RS aptos a receber o ônibus.
Ação de Contingência	Estacionar os veículos nas dependências do TJ/RS até que seja realizada a contratação adequada, ou contratar um estacionamento privado temporariamente
RISCO 5	Falta de pessoal capacitado para operar o veículo e seus equipamentos/adaptações
Probabilidade	baixa
Impacto	médio
Dano	Impossibilidade de montar e fazer uso adequado da infraestrutura completa comprometendo os atendimentos
Ação Preventiva	Opção 1: Contratar de forma apartada, mas concomitante uma empresa para prestar os serviços necessários ao bom funcionamento da unidade móvel.
Ação de Contingência	Contar com a experiência dos servidores da Seção de Transportes para montagem da estrutura até que a contratação de serviços seja realizada
RISCO 6	Atrasos na fabricação e na entrega do veículo adaptado
Probabilidade	baixa
Impacto	baixo
Dano	Atraso no início da utilização da unidade móvel no caso de os ônibus não serem entregues no prazo estipulado, impactando o cronograma do projeto
Ação Preventiva	Incluir metas intermediárias no contrato, para que a percepção de eventuais atrasos ocorra já nas etapas
Ação de Contingência	Se verificado o descumprimento em alguma etapa, solicitar adequação e aplicar penalidades, não aguardar até o final do cronograma

RISCO 7	Falhas nos sistemas embarcados (condicionadores de ar, rede elétrica, conexão de internet, etc.), prejuízos à sinergia
Probabilidade	baixa
Impacto	alto
Dano	Indisponibilidade do veículo e problemas recorrentes de difícil detecção da causa, durante as incursões nas localidades
Ação Preventiva	Incluir nas obrigações da contratada claramente o nível de responsabilidade do único responsável técnico no que diz respeito ao funcionamento harmonioso dos sistemas integrados
Ação de Contingência	Acionar contratada para que solucione brevemente os problemas, sob pena de sofrer as sanções cabíveis
RISCO 8	Falta de infraestrutura de apoio nas localidades
Probabilidade	alta
Impacto	alto
Dano	Dificuldades diversas para a correta operação do veículo ou impossibilidade de realizar os atendimentos
Ação Preventiva	Realizar um levantamento prévio das condições das rotas e verificar terreno e características do local onde o ônibus fará os atendimentos, fazer contratação apartada de serviços a serem prestados no local durante os atendimentos
Ação de Contingência	Contratar serviço de veículo auxiliar para acompanhar as expedições e garantir o atendimento de alguma necessidade no menor tempo possível, a fim de sanar algum problema, na medida do possível, sem interromper os serviços
RISCO 9	Falta de experiência do fornecedor possibilitando a participação de empresa que não tenha expertise suficiente para entregar veículos customizados de alta complexidade
Probabilidade	baixa
Impacto	alto
Dano	Entrega de um produto com desconformidades ocultas de difícil percepção em primeira análise, apresentando problemas apenas durante o uso.
Ação Preventiva	Exigir comprovação de experiência em projetos similares durante a habilitação solicitando atestados de capacidade técnica que comprovem a habilidade e a experiência em realizar adaptações similares
Ação de Contingência	Solicitar adequação e aplicar as penalidades com rapidez
RISCO 10	Falta de alinhamento com normas ambientais
Probabilidade	baixo
Impacto	médio
Dano	Risco de que os ônibus não atendam às normas ambientais vigentes, como limites de emissão de poluentes
Ação Preventiva	Exigir certificações e laudos técnicos que comprovem a conformidade com as normas vigentes
Ação de Contingência	Fazer algum tipo de reparação ambiental em contrapartida
RISCO 11	Ausência de procedimentos adequados (rotinas de verificação pré e pós utilização) para uso e conservação do veículo
Probabilidade	média

Impacto	médio
Dano	Inobservância durante o uso ocasionando defeitos recorrentes e ausência de registros sobre os problemas encontrados em uma utilização fazendo com que perdurem ou sejam ocultados
Ação Preventiva	Desenvolver manuais específicos para o veículo adaptado, incluir instruções claras sobre uso de todos os equipamentos e adaptações e criar checklist de verificação. Criar rotinas e instruções para registrar problemas e acionar a manutenção, indicando a quem se deve se reportar
Ação de Contingência	Criar um Protocolo para situações de pane ou problemas técnicos em locais remotos
RISCO 12	Negligência a pequenos reparos que podem evoluir para problemas maiores
Probabilidade	média
Impacto	médio
Dano	Problemas técnicos mais complexos e onerosos por negligência a pequenos detalhes
Ação Preventiva	Criar protocolo de verificação das condições das funcionalidades e do veículo a cada viagem
Ação de Contingência	Criar fluxo adequado e formal para reportar pequenos incidentes e solicitar que sejam remediados antes da próxima incursão

15. UNIDADE RESPONSÁVEL:

Elaborado conjuntamente entre o Serviço Administrativo de Planejamento das Contrações, o Serviço de Transportes e áreas técnicas.



Documento assinado eletronicamente por **Juliano Silveira de Andrades, Chefe de Seção**, em 26/11/2025, às 12:57, conforme art. 1º, III, "b", da Lei 11.419/2006.



Documento assinado eletronicamente por **Eliza Ferretti, Diretor(a)**, em 26/11/2025, às 12:59, conforme art. 1º, III, "b", da Lei 11.419/2006.



Documento assinado eletronicamente por **Marcelo Carneiro da Rosa Teixeira da Silva, Diretor(a) de Departamento**, em 26/11/2025, às 13:01, conforme art. 1º, III, "b", da Lei 11.419/2006.



Documento assinado eletronicamente por **Germano Silveira Carniel, Diretor(a)**, em 26/11/2025, às 13:24, conforme art. 1º, III, "b", da Lei 11.419/2006.



Documento assinado eletronicamente por **Júlia Rizzatti Tedesco, Chefe de Serviço**, em 26/11/2025, às 13:31, conforme art. 1º, III, "b", da Lei 11.419/2006.



Documento assinado eletronicamente por **Marcelo da Rosa Formágio, Técnico(a) do Poder Judiciário**, em 26/11/2025, às 13:31, conforme art. 1º, III, "b", da Lei 11.419/2006.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site

https://www.tjrs.jus.br/sei/controlador_externo.php?

acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0 informando o código verificador **8761252** e o código CRC **A512E9C6**.