



TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DO DF

ESTUDOS PRELIMINARES**AQUISIÇÃO DE BENS E/OU SERVIÇOS COMUNS
(EXCETO STIC)****1. DESCRIÇÃO DETALHADA DO OBJETO, COM ESPECIFICAÇÃO DOS REQUISITOS NECESSÁRIOS (Item 5.1, alínea “a”, do Manual de Planejamento de Aquisições):**

1.1 Trata-se de **prestação de Serviço continuado SEM dedicação exclusiva de mão de obra** de transporte terrestre de pessoas, documentos e bens de pequeno volume, a serviço do TRE-DF, no âmbito do Distrito Federal, sob demanda, mediante uso de qualquer meio regular e legalmente apto, diretamente ou por agenciamento através de soluções tecnológicas que possibilitem a operação e a gestão das solicitações das corridas, por meio de aplicação web e aplicativo mobile, a exemplo de serviço de Táxi, Serviço de Transporte Individual Privado de Passageiros Baseado em Tecnologia de Comunicação em Rede no Distrito Federal – STIP/DF (regulamentado pela Lei Federal nº 13.640/2018, Lei Distrital nº 5.691/2016 e Decreto Distrital nº 42.011/2021 ou similares. Excetuam-se dos serviços, aqueles realizados por meio de veículos utilitários (Caminhões, Vans, Ambulâncias, Ônibus e Caminhonetes) e por meio dos veículos de representação oficiais.

2. JUSTIFICATIVA CONTENDO: NECESSIDADE DA AQUISIÇÃO, OBJETIVOS ESPERADOS E RESULTADOS QUE SE PRETENDE ALCANÇAR COM A AQUISIÇÃO (Item 5.1, alínea “b”, do Manual de Planejamento de Aquisições):

2.1 A prestação dos serviços propostos é de natureza continuada, sendo imprescindíveis e continuamente necessários para as unidades do Tribunal, visando atender às demandas de transporte de autoridades, servidores e bens de pequeno volume, e garantindo assim a execução das funções institucionais deste Regional no âmbito do DF e excepcionalmente fora dele.

2.2 Pretende-se com a contratação disponibilizar às demais unidades integrantes da estrutura organizacional do TRE/DF meios de cumprir com suas atividades-fim com ganhos de eficiência e eficácia operacional, oportunizando, ainda, a redução de gastos públicos.

2.3 Busca-se também a redução de custos e a efetivação dos princípios da eficiência e economicidade, norteadores da Administração Pública, através da modernização dos serviços de transporte com utilização de solução tecnológica terceirizada na operação e gestão do processo, adequadas às recomendações do TCU.

2.4 Além disso, o modelo de contratação para prestação do serviço adotado atende as disposições do Decreto nº 9.287/2018, que dispõe sobre a utilização de veículos oficiais pela Administração Pública Federal e autarquias e fundações federais, especialmente o artigo 8º: *“Os órgãos, as autarquias e as fundações da administração pública federal deverão considerar todos os modelos de contratação praticados pela administração pública federal para prestação de serviço de transporte de material e de pessoal a serviço, de que trata o art. 4º, e adotar aquele que for comprovadamente mais vantajoso em comparação ao modelo vigente.”*

2.5 Informa-se que o modelo de negócio pretendido já se encontra implementada neste Tribunal. Porém não pode mais ser renovado, pois antes do encerramento terá atingido o limite máximo de 60 meses determinado pela lei 8.666/93

2.6 Em resumo, a contratação visa o cumprimento das atividades-fim do TRE/DF com ganhos de eficiência e eficácia operacional, através de soluções tecnológicas que possibilitem a operação e a gestão das solicitações das corridas, por meio de aplicação web e aplicativo mobile, a cargo de empresa especializada na prestação de serviços de transporte terceirizado que será destinado ao atendimento das demandas de transporte de autoridades, servidores e bens patrimoniais oriundas de todas as unidades que compõem o TRE/DF, cuja contratação justifica-se pela necessidade de garantir a celeridade e produtividade na prestação jurisdicional.

3. LISTA DOS ATOS NORMATIVOS PERTINENTES À AQUISIÇÃO, OS QUAIS DEVEM SER PREVIAMENTE ANALISADOS (Item 5.1, alínea “c”, do Manual de Planejamento de Aquisições):

Decreto nº 9507/2018	Dispõe sobre a execução indireta, mediante contratação, de serviços da administração pública federal direta, autárquica e fundacional e das empresas públicas e das sociedades de economia mista controladas pela União.
Lei Federal nº9.503/1997	Institui o Código de Trânsito Brasileiro.
Lei nº 9.660 de 16 de Junho de 1998	Dispõe sobre a substituição gradual da frota oficial de veículos e dá outras providências.
Resolução CONAMA nº 418/2009	Dispõe sobre critérios para a elaboração de Planos de Controle de Poluição Veicular - PCPV e para a implantação de Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M pelos órgãos estaduais e municipais de meio ambiente e determina novos limites de emissão e procedimentos para a avaliação do estado de manutenção de veículos em uso.
Lei Distrital nº.4.056/2007	Dispõe sobre o Serviço de Táxi, atividade de interesse público que consiste no transporte de passageiros e de bens em veículo de aluguel a taxímetro, e dá outras providências. (Alínea "d" do inciso 1 do artigo 38.)
Lei Nº 12.587 de 3 de Janeiro de 2012	Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.
Resolução nº 83, de 10 de junho de 2009	Dispõe sobre a aquisição, locação e uso de veículos no âmbito do Poder Judiciário brasileiro e dá outras providências.
Decreto nº 6.403, de 17 de Março de 2008	Dispõe sobre a utilização de veículos oficiais pela administração pública federal direta, autárquica e fundacional.

Instrução Normativa nº 3, de 15 de Maio de 2008.	Dispõe sobre a classificação, utilização, especificação, identificação, aquisição e alienação de veículos oficiais e dá outras providências.
Portaria-GP nº 248, de 1º de Setembro de 2009	Dispõe sobre aquisição, alienação, locação, condução, utilização, manutenção e controle de veículos oficiais no âmbito do Tribunal Regional Eleitoral do Distrito Federal.
Decreto Distrital nº 37.189 de 16 de março de 2016	Fixa as Tarifas para os serviços de Taxi no âmbito do Distrito Federal.
Decreto nº 42.011/2021 de 19 de abril de 2021	Regulamenta a Lei nº 5.691/2016, que dispõe sobre a regulamentação da prestação do Serviço de Transporte Individual Privado de Passageiros baseado em Tecnologia de Comunicação em Rede no Distrito Federal - STIP/DF.
Lei 10.520/2002	Institui, no âmbito da União, Estados, Distrito Federal e Municípios, nos termos do art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, modalidade de licitação denominada pregão, para aquisição de bens e serviços comuns, e dá outras providências;
Decreto 10.024/2019	Regulamenta a licitação, na modalidade pregão, na forma eletrônica, para a aquisição de bens e a contratação de serviços comuns, incluídos os serviços comuns de engenharia, e dispõe sobre o uso da dispensa eletrônica, no âmbito da administração pública federal
Lei 13.709/2018	Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais.
Lei 8.666/1993	Lei de Licitações e Contratos Administrativos.
IN SGD/ME nº 73/2020	Dispõe sobre o procedimento administrativo para a realização de pesquisa de preços para aquisição de bens e contratação de serviços em geral, no âmbito da administração pública federal direta, autárquica e fundacional.

4. ANÁLISE DA AQUISIÇÃO ANTERIOR OU DA SÉRIE HISTÓRICA DE AQUISIÇÕES, CASO EXISTENTES, A FIM DE IDENTIFICAR E DE EVITAR INCONSISTÊNCIAS OCORRIDAS NESTAS (Item 5.1, alínea “d”, do Manual de Planejamento de Aquisições):

4.1 O TRE-DF, antes de 2013, transportou bens e servidores por meio de frota própria, utilizando-se de motoristas terceirizados. Neste modelo, havia, além dos gastos diretos com a frota e dos custos com o almoxarifado para reposição de peças, a contratação de mão-de-obra terceirizada de motoristas. Entre 2010 e 2013, chegou-se a ter 35 motoristas terceirizados à disposição deste Regional. No ano de 2013, considerando o elevado custo de terceirização existente neste Regional, foram buscadas soluções que pudessem garantir uma redução no tamanho da frota e nas despesas correntes da Administração. Neste cenário, foi realizado processo licitatório em 2013 com o objetivo de contratar empresa para prestação de serviço por demanda mediante o pagamento do quilômetro rodado. Tal modelo previu o pagamento de dois tipos de tarifa para quilometragem, chamados de hora parada tendo garantido uma significativa redução no valor despendido no transporte de servidores. Foi firmado em 17/07/2013, o Contrato 12/2013, com a empresa **Rádio Táxi Alvorada LTDA-EPP** para a prestação de serviços de transporte de servidores e de pequenos volumes. O contrato teve sua vigência prorrogada nos termos da lei e sua execução ocorreu até 17/07/2018.

4.2 Após novo processo licitatório ([0004813-26.2017.6.07.8100](#)), foi firmado, com início em 18/07/2018, um novo contrato de serviços continuados de transporte terrestres de pessoas com a empresa **Shalom Taxi Serviços de Agenciamento e Intermediação de Pagamento de Corridas de Taxi LTDA-ME** (Contrato 32/2018 - [0410134](#)). Este é o contrato que se encontra vigente.

4.2.1 O Termo Aditivo 01 ([0547197](#)) prorrogou a vigência do contrato pelo período de 12 meses, encerrando-se em 29/06/2020;

4.2.2 O Termo Aditivo 02 ([0672306](#)) prorrogou a vigência do contrato pelo período de 12 meses, encerrando-se em 29/06/2021;

4.2.3 O Termo Aditivo 03 ([0884041](#)) prorrogou a vigência do contrato pelo período de 12 meses, encerrando-se em 29/06/2022;

4.2.4 O Termo Aditivo 04 ([1091112](#)) prorrogou a vigência do contrato pelo período de 12 meses, encerrando-se em 29/06/2023, atingindo 60 meses de execução contratual;

4.2.5 O Termo Aditivo 05 ([1218547](#)) alterou cláusula contratual para prever o pagamento de horas paradas em todo o período eleitoral e o reajuste dos preços com aplicação do IPCA/IBGE;

4.2.6 O Termo Aditivo 06 ([1405111](#)) autorizou a **prorrogação excepcional** do contrato por mais 12 meses, até 29/06/2024, **ou até que sobrevenha nova contratação, o que ocorrer primeiro.**

5. LEVANTAMENTO DE MERCADO (IDENTIFICAÇÃO DAS DIVERSAS SOLUÇÕES DISPONÍVEIS NO MERCADO E CONTRATAÇÕES SIMILARES REALIZADAS POR OUTROS ÓRGÃOS PÚBLICOS) E JUSTIFICATIVA PARA ESCOLHA DO OBJETO QUE SE ALMEJA CONTRATAR (RAZÃO DA ESCOLHA DA SOLUÇÃO EM CONTRATAÇÃO COM OUTRAS DISPONÍVEIS NO MERCADO) (Item 5.1, alínea “e”, do Manual de Planejamento de Aquisições):

5.1 A solução de transporte terrestre de pessoas e materiais no mercado atualmente pode ser prestada das mais diversas maneiras. Dentre elas temos como principais exemplos:

5.1.1 FROTA OFICIAL PRÓPRIA:

5.1.1.1 O transporte desta modalidade de frota, que pode ser conduzida por servidores ou terceirizados, exige aquisição de veículos oficiais, celebração de contratos de manutenção, fornecimento de combustíveis, fornecimento de serviços de condução além das despesas administrativas, estruturais de guarda e de regularização da frota.

5.1.1.2 Esta opção foi adotada parcialmente por este Regional prioritariamente para transportes estratégicos realizados por meio de veículos utilitários e de representação. Porém ocorre que a sua adoção para cumprimento integral das demandas não demonstra ser a opção economicamente mais atrativa em virtude da necessidade de se manter um quantitativo de veículos e um quadro de condutores que, em razão da natureza das demandas, ficariam subutilizados gerando custos desnecessários aos cofres públicos.

5.1.2 FROTA TERCEIRIZADA:

5.1.2.1 Terceirização exclusiva da frota (locação de frota): O transporte desta modalidade terceiriza os veículos (que poderão ser conduzidos por servidores ou terceirizados) e exige celebração de contrato de locação de veículos. Nesta modalidade se dispensa a celebração de contrato de manutenção e despesas de regularização dos veículos. O serviço de locação, mesmo permitindo o franqueamento de quilometragem fixa ou livre, mantém a necessidade de celebração de contratos de fornecimento de combustíveis, fornecimento de serviços de condução além das despesas administrativas de regularização e gestão da frota e despesas estruturais de guarda dos veículos. Temos como fornecedoras deste tipo de serviço no mercado atualmente empresas como a **Hertz**, **Localiza** e **Álamo**.

5.1.2.2 Terceirização conjunta da frota e do serviço de condução: A terceirização conjunta da frota e do serviço de condução geralmente se realiza de duas formas, quais sejam:

a) **Serviço de locação de veículos e condutores com aporte exclusivo de mão de obra:** os veículos e condutores ficam à disposição do Contratante durante o período contratado independentemente da demanda. Tal modalidade dispensa a celebração de contratos de manutenção, fornecimento de combustíveis, fornecimento de serviços de condução além das despesas administrativas de regularização e gestão da frota e despesas estruturais de guarda dos veículos. Temos como fornecedoras deste tipo de serviço no mercado atualmente empresas como a **Vip Service**, **Kmon transportes** ou **Suprematur**.

b) **Serviço de locação de veículos e condutores sem aporte exclusivo de mão de obra:** os serviços são prestados sob demanda sem aporte exclusivo da frota e da mão de obra. Sua remuneração é maleável, podendo se ajustar às necessidades da Contratante seja por diárias, mensalidades, horas paradas, quilômetros rodados ou por serviço realizado dependendo dos termos convencionados. Tal modalidade dispensa a celebração de contratos de manutenção, fornecimento de combustíveis, fornecimento de serviços de condução além de dispensar despesas administrativas de regularização e gestão da frota e despesas estruturais de guarda dos veículos. Atualmente no mercado existem três segmentos que fornecem o mesmo serviço: Cooperativas de Táxi como a **COBRAS**, **Unitaxi**, **i9 Solutions** e **Shalom**; Empresas de locação de veículos como a **Localiza** e **VipService**; e Agenciadoras de transportes privados individuais como **Uber**, **Cabify** e **99Pop**.

5.2 A presente análise de mercado aponta maior vantajosidade na última modalidade descrita, qual seja, Serviço de locação de veículos e condutores sem aporte exclusivo de mão de obra. Pela natureza da contratação é a que permite a maior gama de concorrentes no mercado e a que permite a maior configuração conforme as necessidades deste Regional. O modelo de negócio pretendido já encontra-se implementado, com êxito, neste Tribunal através do Contrato 32/2018 ([0410134](#)). Ressalte-se ainda, que esta configuração de prestação de serviços vem sendo praticada por este Regional desde 2013, conforme se verifica no PA nº [0002035-20.2016.6.07.8100](#) e vem sendo seguida e aperfeiçoada pelo Serviço Público em geral configurando-se, conforme os números indicam, como a melhor prática de gestão até o momento.

5.3 Se não, verifiquem-se as últimas contratações realizadas pelo Superior Tribunal de Justiça - STJ (processo nº 016871/2019; Contrato nº 058/2019 - [Acessar Documento](#)), pela Câmara dos Deputados (processo nº 390320/2022; Contrato nº 147/2023 - [Acessar página](#)), pela Escola Nacional de Administração Pública - Enap (processo nº 04600.001676/2019-21; Contrato nº 05/2019 - [Acessar página](#)), pelo Superior Tribunal Militar - STM (processo nº 006725/2300212; Contrato nº 28/2023 - [Acessar página](#)) e pela Defensoria Pública da União (processo nº 08038.006879/2022; Contrato nº 16/2023 - 08038.006879/2022 - [Acessar documento](#))

6. JUSTIFICATIVAS PARA O PARCELAMENTO OU NÃO DO OBJETO, COM DEFINIÇÃO E DOCUMENTAÇÃO DO MÉTODO PARA AVALIAR SE O OBJETO É DIVISÍVEL, COM BASE NAS PARTICULARIDADES DO MERCADO FORNECEDOR (DEFINIÇÃO DO TIPO DE LICITAÇÃO/ADJUDICAÇÃO) (Item 5.1, alínea “F”, do Manual de Planejamento de Aquisições):

6.1 Uma vez que o objeto não permite sua divisão em parcelas técnica e economicamente viáveis, respeitadas a sua integralidade e interdependência técnica-operacional, não há possibilidade de parcelamento do objeto sem prejuízos da continuidade, adequabilidade, compatibilidade e funcionalidade do objeto. Considere-se, ainda, os benefícios do gerenciamento centralizado, vantagem para a Administração com a economicidade e o ganho em economia de escala, conforme entendimento da Súmula 247 do Tribunal de Contas da União.

6.2 Tem-se ainda que, o objeto ora requerido tem caráter comum, tem generalidade no mercado e dispõe de ampla gama de empresas com capacidade e conhecimento para executá-lo, não representando risco à competitividade do certame. Pelas razões expostas, entende-se pelo não parcelamento.

7. JUSTIFICATIVA PARA A NATUREZA DOS BENS OU SERVIÇOS: FORNECIMENTO OU SERVIÇOS; CONTÍNUOS OU NÃO; COMUNS OU NÃO; SOLUÇÃO DE TIC; ENGENHARIA – ESPECIFICAR SE SE TRATAR DE REFORMA DE EDIFÍCIO OU EQUIPAMENTO; TERCEIRIZAÇÃO COM CESSÃO EXCLUSIVA DE MÃO DE OBRA; SERVIÇOS OU FORNECIMENTO POR DEMANDA) (Item 5.1, alínea “g”, do Manual de Planejamento de Aquisições):

7.1 Serviços por demanda, de natureza continuada, sem aporte exclusivo de mão de obra.

8. JUSTIFICATIVAS PARA O CASO DE ESCOLHA DE LICITAÇÃO PELO SISTEMA DE REGISTRO DE PREÇOS (Item 5.1, alínea “h”, do Manual de Planejamento de Aquisições):

8.1 Não se aplica.

9. NO CASO DE SERVIÇOS, ESTES DEVEM SER DEFINIDOS E JUSTIFICADA SUA NATUREZA CONTINUADA, CASO ASSIM SEJA, DEMONSTRANDO QUE O OBJETO DO CONTRATO CONSISTE EM PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE NATUREZA CONTINUADA (Item 5.1, alínea “i”, do Manual de Planejamento de Aquisições):

9.1 A continuidade do serviço representa a persistência da necessidade pública a ser cumprida. Os serviços cuja contratação está sendo proposta são necessários continuamente nas unidades do TRE-DF, visando atender as demandas de transporte de autoridades, servidores e bens, garantindo assim a prestação das funções institucionais deste Tribunal.

10. DURAÇÃO DO CONTRATO (VIGÊNCIA) E A POSSIBILIDADE DE PRORROGAÇÃO (Item 5.1, alínea “j”, do Manual de Planejamento de Aquisições):

10.1 Duração inicial de 24 (vinte e quatro) meses, prorrogáveis nos termos da Lei 8.666 de 21 de junho de 1993.

11. ESTIMATIVA DAS QUANTIDADES, ACOMPANHADAS DAS MEMÓRIAS DE CÁLCULO E DOS DOCUMENTOS QUE LHE DÃO SUPORTE (DEFINIÇÃO E DOCUMENTAÇÃO DO MÉTODO UTILIZADO PARA REALIZAR A ESTIMATIVA DE QUANTIDADES, BEM COMO A RELAÇÃO ENTRE A DEMANDA E O QUANTITATIVO ESTIMADO) (Item 5.1, alínea “k”, do Manual de Planejamento de Aquisições):

11.1 O atual contrato de transportes do TRE-DF (SEI [0004813-26.2017.6.07.8100](#)) prevê a remuneração da empresa contratada por quilômetros rodados e, em casos excepcionais, de horas paradas (durante período eleitoral) à disposição dos solicitantes, verifica-se que uma estimativa de valores pode ser obtida utilizando as médias mensais de consumo. Seguem abaixo quantitativos dos anos de 2019 e 2022 (optou-se pelos dois anos para mostrar a realidade de um ano eleitoral - 2022, e um ano não eleitoral - 2021) e o início do ano corrente (2023 - não eleitoral).

11.1.1 Não foram utilizados os anos de 2020 e 2021 na composição dos cálculos por serem anos em que ocorreram a pandemia de COVID e, portanto, não retratam a realidade do Tribunal. A tabela do ano de 2021 está demonstrada abaixo apenas para comprovar a essa diferença.

MESES	QUANTITATIVOS	
	Quilômetros	Chamados
Jan/2019	4.880,50	142
Fev/2019	13.132,00	373
Mar/2019	10.822,80	371
Abr/2019	10.762,74	331
Mai/2019	12.106,10	348
Jun/2019	12.260,00	360
Jul/2019	12.005,50	399
Ago/2019	12.057,00	383
Set/2019	10.755,00	339
Out/2019	13.730,55	372
Nov/2019	14.330,70	406
Dez/2019	8.935,91	259
Média Mensal	11.314,90	340,25
Valor Total	135.778,80	4.083

MESES	QUANTITATIVOS	
	Quilômetros	Chamados
Jan/2021	3.940,60	85
Fev/2021	3.246,30	85
Mar/2021	2.135,00	64
Abr/2021	4.429,69	118
Mai/2021	3.010,20	99
Jun/2021	4.017,13	98
Jul/2021	3.934,90	98
Ago/2021	4.134,00	102
Set/2021	5.246,30	118
Out/2021	4.486,95	105
Nov/2021	5.243,37	84
Dez/2021	3.734,93	91
Média Mensal	3.963,28	95,58
Valor Total	47.559,37	1.147

MESES	QUANTITATIVOS	
	Quilômetros	Chamados
Jan/2022	4.481,18	95
Fev/2022	3.850,90	75
Mar/2022	3.936,71	94
Abr/2022	4.863,20	102

Mai/2022	6.607,94	124
Jun/2022	11.918,73	305
Jul/2022	4.979,80	147
Ago/2022	15.245,13	300
Set/2022	39.013,10	504
Out/2022	46.039,62	508
Nov/2022	8.106,28	184
Dez/2022	4.650,80	101
Média Mensal	12.807,78	211,58
Valor Total	153.693,39	2.539

MESES	QUANTITATIVOS	
	Quilômetros	Chamados
Jan/2023	4.511,20	93
Fev/2023	4.462,10	81
Mar/2023	7.479,70	151
Abr/2023	4.461,70	97
Mai/2023	7.425,70	198
Jun/2023	4.379,20	125
Jul/2023	2.741,94	85
Ago/2023	8.803,11	204
Média Mensal	5.533,08	129,25

11.2 O **quantitativo anual estimado em anos não eleitorais** é de até **108.026,07 quilômetros percorridos**, tendo o cálculo sido feito utilizando-se dos doze meses de 2019 (último ano não eleitoral que antecedeu a pandemia de COVID) e os oito primeiros meses do ano de 2023 (primeiro ano não eleitoral pós-pandemia).

11.2.1 Quantidade de quilômetros percorridos dos 20 meses (Janeiro/2019 a Agosto/2023): **180.043,45**. Conforme item 11.1.1, não serão utilizados os anos de 2020 e 2021 na composição dos cálculos em função da pandemia de COVID. Neste caso, não se utiliza também o ano de 2022 por ser um ano eleitoral e o cálculo referir-se a anos não eleitorais. Desta forma, foram considerados os meses de Janeiro a Dezembro de 2019 (12 meses) e os meses de Janeiro a Agosto de 2023 (8 meses), totalizando 20 meses.

11.2.2 Esse valor foi dividido por 20, para que se chegasse a um valor mensal (**9.002,17**) e, em seguida, multiplicado por 12 para que se obtivesse o quantitativo anual: $(143.874,85 : 20) \times 12 = 108.026,07$

12. ESTIMATIVA DE PREÇOS, SEMPRE QUE POSSÍVEL NA FORMA DE COMPOSIÇÃO DE CUSTOS UNITÁRIOS, PLANILHA DE CUSTOS E FORMAÇÃO DE PREÇOS OU INDICAÇÃO DE PREÇOS REFERENCIAIS, INCLUINDO NOS AUTOS OS DOCUMENTOS QUE LHE DÃO SUPORTE (Item 5.1, alínea "I", do Manual de Planejamento de Aquisições):

11. 12.1 A forma de estimativa dos preços referenciais se dará com base nos quantitativos de chamados e quilômetros estimados no item

12.2 Para ilustrar a não utilização dos anos não eleitorais de 2020 e 2021 na composição dos cálculos, no ano de 2023, verificou-se um aumento de 39,58% na média mensal de quilômetros percorridos (3.964,03 → 5.533,08) em função do ano de 2021 ter sido ano em que ocorreu a pandemia de COVID-19. Por este motivo, optou-se por utilizar-se os valores das médias mensais dos anos de 2019 e 2023 como referência para o ano não eleitoral, conforme já esclarecido no item 11.

12.3 Desta forma, utilizando-se dos dados mencionados no item 11, tem-se:

12.3.1 **para o ano eleitoral (2022)**, uma média mensal de 12.807,78 quilômetros percorridos e um total anual de 153.693,39 quilômetros percorridos.

12.3.2 **para o ano não eleitoral (2019/2023)**, uma média mensal projetada de 9.002,17 quilômetros percorridos e um total anual projetado de 108.026,07 quilômetros percorridos.

12.4 Os orçamentos [1342983](#), [1342984](#) e [1342985](#) foram apresentados quando do início da elaboração do Documento de Oficialização da Demanda e dos Estudos Técnicos Preliminares. Em função da necessidade de análise do Termo de Referência por outras unidades e demais diligências, os referidos orçamentos perderam a validade, porém as empresas não enviaram novos instrumentos quando solicitados, razão pela qual optou-se pelo levantamento de preços de contratações semelhantes em órgãos da Administração Pública:

ÓRGÃO / EMPRESA	DOC. SEI	VALOR KM
Ministério Infraestrutura / I9 Solutions	1494566	R\$ 3,67
DPU / I9 Solutions	1494568	R\$ 4,10
TCU / Vip Service	1494572	R\$ 3,50
TRE-DF / Shalom (contratação atual)	1494579	R\$ 4,16
	Média	R\$ 3,86

12.5 Desta forma, utilizando os **quantitativos mencionados no item 12.3**, multiplicados pela média obtida no item 12.4, são obtidas as seguintes **estimativa de valores**:

ANO NÃO ELEITORAL	ANO ELEITORAL
-------------------	---------------

Mensal	Anual	Mensal	Anual
R\$ 34.748,38	R\$ 416.980,63	R\$ 49.438,03	R\$ 596.256,48

13. INDICAÇÃO, SALVO IMPOSSIBILIDADE DEVIDAMENTE JUSTIFICADA, DOS CRITÉRIOS E DAS PRÁTICAS DE SUSTENTABILIDADE, OS QUAIS DEVEM SER INCLuíDOS NA ESPECIFICAÇÃO TÉCNICA DO OBJETO OU COMO OBRIGAÇÕES DA CONTRATADA (Item 5.1, alínea “m”, do Manual de Planejamento de Aquisições):

13.1 A sustentabilidade é um dos fatores orientadores das definições de estratégias para viabilizar a aquisição ou contratação de determinado bem ou serviço. Entende-se sustentabilidade não apenas como critério ambiental, mas sim como trinômio **social, ambiental e econômico**.

13.2 Do ponto de vista **ambiental** a sustentabilidade é evidente por meio da redução da ociosidade da frota oficial dos veículos - grande parte destes veículos encontra-se em processo de doação, restando apenas os que ainda estão em condições de atender as exigências do Tribunal (ocasionando também redução no número de veículos). Como a frota restará bastante reduzida, parte das requisições será atendida por intermédio da utilização do contrato a ser firmado, que se caracteriza por funcionar exclusivamente por demanda. Desta forma, a iniciativa coopera com a desmaterialização de bens e, consequentemente, com a redução da exploração de matérias-primas para geração de novos produtos e com a redução da produção de CO² e de resíduos, sem prejuízo do desenvolvimento econômico.

13.3 Na seara **econômica** o ganho surge com a racionalização dos gastos públicos com transporte, apresentada pela diferença entre custos do modelo pretendido e do modelo anterior. Adiciona-se a isso os ganhos financeiros indiretos trazidos pela diminuição da quantidade de contratos, diminuição de áreas físicas ocupadas pelo modelo anterior de transporte e redução do número de servidores ocupados em atividades administrativas, que apesar de difícil mensuração são uma realidade.

13.4 No âmbito **social**, a contratação traz incentivo aos empresários, representados na figura dos taxistas. Há também o ganho de controle gerado pelo sistema de gestão do contrato trazendo uma perspectiva de transparência singular em termos de transporte na administração pública federal, gerando diminuição do desvio de finalidade na utilização do serviço e permitindo *accountability* sobre o serviço.

13.5 A Contratada deverá ainda adotar boas práticas de otimização dos recursos, observando o disposto na legislação sobre a emissão de poluentes e ruídos, visando reduzir desperdícios e produzir menos poluição, bem como adotar outras práticas sustentáveis previstas em legislação, regulamentos ou outras referências normativas exigíveis no contexto do trabalho, tais como a racionalização do uso de combustíveis, descarte de lubrificantes em acordo com a legislação ambiental, higienização de veículos à seco e utilização preferencial de biocombustíveis.

13.6 Além do exposto, a contratação, por fazer uso do serviço de táxi e em consequência reduzir o uso da frota oficial, atende em parte, orientações do **Plano de Logística Sustentável do TRE-DF**, em específico em seus **indicadores 15 (Redução no Gasto com Manutenção de Veículos)** e **17 (Redução no Índice de Consumo de Combustível)**.

14. IDENTIFICAÇÃO DA NECESSIDADE DE A FUTURA CONTRATADA PROMOVER A TRANSIÇÃO CONTRATUAL COM TRANSFERÊNCIA DE CONHECIMENTO, TECNOLOGIA E TÉCNICAS EMPREGADAS, SE APLICÁVEL (Item 5.1, alínea “n”, do Manual de Planejamento de Aquisições):

14.1 Não se aplica.

15. INCLUSÃO, SE FOR O CASO, DE PREVISÕES QUE PERMITAM RESOLVER OS CASOS EM QUE HAJA NECESSIDADE DE MATERIAIS ESPECÍFICOS, CUJA PREVISIBILIDADE NÃO SE MOSTRA POSSÍVEL ANTES DA CONTRATAÇÃO (Item 5.1, alínea “o”, do Manual de Planejamento de Aquisições):

15.1 Não se aplica

16. INDICAÇÃO DAS PROVIDÊNCIAS NECESSÁRIAS PARA ADEQUAR O AMBIENTE DO TRIBUNAL À AQUISIÇÃO, O QUE É PAUTADO PELOS SEGUINTE CRITÉRIOS, COM ELABORAÇÃO DE CRONOGRAMA DE ATIVIDADES, SE NECESSÁRIO (Item 5.1, alínea “p”, do Manual de Planejamento de Aquisições):

16.1 Não se aplica

17. INDICAÇÃO DA NECESSIDADE DE REALIZAR NOVAS CONTRATAÇÕES CORRELATAS OU INTERDEPENDENTES OU DA NECESSIDADE DE RELACIONAR A CONTRATAÇÃO COM OUTRAS JÁ EXISTENTES (Item 5.1, alínea “q”, do Manual de Planejamento de Aquisições):

17.1 Não se aplica

18. A DEPENDER DO OBJETO, VERIFICAR A EXISTÊNCIA DE INTENÇÃO DE REGISTRO DE PREÇOS (IRP) DIVULGADA OU ATA DE REGISTRO DE PREÇOS (ARP) VIGENTE DE OUTRO ÓRGÃO FEDERAL E SE A PARTICIPAÇÃO OU ADESÃO DO TRE-DF SERIA TÉCNICAMENTE ADEQUADA E ECONOMICAMENTE VANTAJOSA (Item 5.1, alínea “r”, do Manual de Planejamento de Aquisições):

18.1 Não se aplica.

19. SE A EQUIPE SUGERIR ADESÃO A ATA DE REGISTRO DE PREÇOS DE ÓRGÃO FEDERAL, DEVERÁ INCLUIR AS INFORMAÇÕES DO ITEM 5.1.1 DESTA MANUAL (Item 5.1, alínea “s”, do Manual de Planejamento de Aquisições):

19.1 Não se aplica.

20. A CLASSIFICAÇÃO ORÇAMENTÁRIA COM A INDICAÇÃO DA FONTE DE RECURSO DO ORÇAMENTO DO ÓRGÃO PREVISTO PARA ATENDER A NECESSIDADE DA CONTRATAÇÃO (SE NECESSÁRIO, A EQUIPE DEVERÁ DILIGENCIAR À SEPEO PARA ESCLARECIMENTOS) (Item 5.1, alínea “t”, do Manual de Planejamento de Aquisições):

20.1 Classificação orçamentária: 33.90.33.09 - TRANSPORTE DE SERVIDORES. A demanda consta no item 25 da tabela Renovações do PAA 2023, com valor de R\$ 492.122,25 (1306819). Considerando que o contrato atinge o limite máximo em 29/06/2024, já tendo sido renovado em caráter emergencial por 1 ano, não podendo mais renovado, a nova contratação será incluída no PAA de 2024.

21. JUSTIFICATIVA PARA A AUSÊNCIA DE QUALQUER DOS ELEMENTOS MÍNIMOS DE INFORMAÇÕES ANTERIORMENTE INDICADOS (Item 5.1, alínea “v”, do Manual de Planejamento de Aquisições):

21.1 Não se aplica.

Mapa de Riscos			
(Item 5.1, alínea “w”, do Manual de Planejamento de Aquisições)			
RISCO 01 (OPERACIONAL)			
Não aprovação da solução de mercado indicada e da modalidade de prestação dos serviços de transporte			
Probabilidade:	(x) Baixa	() Média	() Alta
Impacto:	() Baixo	() Médio	(x) Alto
Id	Dano¹ - Suspensão dos serviços em decorrência da expiração do contrato atual, com a consequente necessidade de alteração dos contratos de fornecimento de mão de obra especializada na condução dos veículos oficiais, abastecimento e manutenção além da necessidade de aquisição de veículos oficiais para suprir a demanda diária		
1.	Impacto: Atraso no processo de contratação findando em prejuízo no atendimento ao eleitor, podendo causar interrupção dos serviços, conforme o caso.		
Id	Ação Preventiva²	Responsável	
1.	Estabelecer procedimentos para que as áreas administrativas acompanhem a elaboração dos itens da contratação, evitando envios e devoluções do processo (idas e vindas).	Equipe de Planejamento.	
Id	Ação de Contingência³	Responsável	
1.	Retornar o mais rápido possível na etapa de Análise de Viabilidade da contratação para revisão dos aspectos técnicos da solução.	Equipe de Planejamento.	
RISCO 02 (OPERACIONAL)			
Especificação incorreta ou incompleta da solução			
Probabilidade:	(x) Baixa	() Média	() Alta
Impacto:	() Baixo	() Médio	(x) Alto
Id	Dano - Prejuízos diretos e indiretos da prestação dos serviços de atendimento ao eleitor.		
1.	Impacto: Indisponibilidade dos serviços pelo exaurimento do objeto contratado		
Id	Ação Preventiva	Responsável	
1.	Revisar e confirmar a especificação de todos os itens a serem adquiridos.	Integrante Demandante.	
Id	Ação de Contingência	Responsável	
1.	Retornar à análise da contratação e verificar a solução adequada.	Equipe de Planejamento.	
RISCO 03 (COMPLIANCE)			
Prestação dos serviços em desconformidade com as especificações técnicas exigidas no termo de referência.			
Probabilidade:	(x) Baixa	() Média	() Alta
Impacto:	() Baixo	(x) Médio	() Alto
Id	Dano - Não prestação dos serviços de transporte ou prestação inadequada dos serviços em decorrência do não fornecimento dos objeto ou de fornecimento do objeto em desconformidade com as especificações exigidas no Edital.		
1.	Impacto: Solução tecnológica insuficiente para operar e gerir as solicitações por meio de aplicação web e aplicativo mobile		
Id	Ação Preventiva	Responsável	
1.	Exigência de prova de conceito com testes especificados em Edital	Equipe de Planejamento.	
Id	Ação de Contingência	Responsável	
1.	Exigir da contratada a realização de manutenção oferecendo planos de contingência substitutivos que atendam às demandas contratuais sem prejuízos dos serviços.	Equipe de Planejamento.	
2.	Impacto: Veículos, Condutores e Serviços de Transporte insuficientes ao atendimento da demanda.		
Id.	Ação de Contingência	Responsável	

2.	Estabelecimento de especificações técnicas quanto aos condutores, veículos e estabelecimento de Acordo de Nível de Serviços no Edital.	Equipe de Planejamento.
Id.	Ação de Contingência	Responsável
2.	Exigir da contratada a adequação ou substituição de condutores e veículos que estejam em desacordo com as especificações estabelecidas em Edital.	Gestores do Contrato.

Equipe de Planejamento da Contratação

A Equipe de Planejamento da Contratação, com fundamento na letra "u" do item 5.1 do Manual de Planejamento das Aquisições e após concluir os Estudos Técnicos Preliminares aqui apresentados, declara ser viável a contratação pretendida, assina e data este documento eletronicamente:

Equipe de Planejamento da Contratação	
Carlos Moreno dos Santos Júnior Mat. 2237 Integrante Demandante	Cristianno Pasqualini da Rosa Mat. 2356 Integrante Técnico
Diego Rodrigues Mat. 1699 Integrante Administrativo	Integrante de área correlata (se necessário)



Documento assinado eletronicamente por **CRISTIANNNO PASQUALINI DA ROSA, Chefe de Seção de Substituto**, em 10/11/2023, às 14:55, conforme art. 1º, § 2º, III, "b", da Lei 11.419/2006.



Documento assinado eletronicamente por **Carlos Moreno dos Santos Júnior, Chefe de Seção**, em 10/11/2023, às 14:55, conforme art. 1º, § 2º, III, "b", da Lei 11.419/2006.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site https://sei.tre-df.jus.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0 informando o código verificador **1510571** e o código CRC **AE172B69**.

0000100-95.2023.6.07.8100

1510571v6

1 Dano: Incluir todos os riscos relevantes identificados que possam interferir ou comprometer a efetividade do planejamento da contratação, da seleção do fornecedor e da gestão contratual.

2 Ação Preventiva: Apontar as ações para tratamento dos danos por meio de definição de ações destinadas à redução da probabilidade de ocorrência dos eventos e suas consequências.

3 Ação de Contingência: Para os riscos que persistirem inaceitáveis após o tratamento, definir ações de contingência para o caso de os eventos correspondentes aos riscos se concretizarem.

Criado por [cristianno.rosa](#), versão 6 por [cristianno.rosa](#) em 10/11/2023 13:32:29.