



ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR – ETP

INTRODUÇÃO

O presente documento caracteriza a primeira etapa da fase de planejamento e apresenta os estudos realizados para identificar soluções que possam atender à necessidade apresentada pela Secretaria Municipal de Educação, conforme disposto no art. 18, §1º da Lei nº 14.133/2021. Nesta fase, ainda não há definição do objeto da futura contratação, sendo o propósito avaliar alternativas viáveis que melhor resolvam o problema identificado.

ESTUDO TÉCNICO PARA AVALIAR AS POSSIBILIDADES PARA GARANTIR CONDIÇÕES ADEQUADAS DE LOCOMOÇÃO E ACESSO AO ENSINO SUPERIOR AOS ESTUDANTES UNIVERSITÁRIOS DO MUNICÍPIO DE CLÁUDIA, DE FORMA CONTÍNUA, SEGURA, EFICIENTE E ECONOMICAMENTE VIÁVEL.

1. INFORMAÇÕES BÁSICAS

Áreas Requisitantes:

Secretaria Municipal de Educação

2. DESCRIÇÃO DA NECESSIDADE DE AQUISIÇÃO

O Município de Cláudia possui população estimada em aproximadamente 9.000 (nove mil) habitantes e registra, anualmente, uma média de cerca de 70 (setenta) alunos concluintes do ensino médio. Em razão de suas características demográficas, econômicas e territoriais, o Município não dispõe de instituições de ensino superior presenciais capazes de ofertar, localmente, uma gama mínima e diversificada de cursos de graduação. A eventual implantação de um polo universitário, no cenário atual, mostra-se limitada, uma vez que a demanda potencial não comportaria a manutenção de múltiplos cursos, o que restringiria significativamente as possibilidades de formação superior para a população local.

Nesse contexto, o acesso ao ensino superior pelos munícipes depende, de forma estrutural, do deslocamento diário para municípios vizinhos, onde se concentram as instituições de ensino superior presenciais. Tal deslocamento ocorre, predominantemente, no período noturno, considerando o horário das atividades acadêmicas e o perfil socioeconômico dos estudantes, que em sua maioria conciliam estudos e trabalho.



O transporte universitário constitui-se, assim, em uma política pública contínua e consolidada no Município de Cláudia, existente há mais de uma década. Ao longo desse período, o modelo de execução evoluiu progressivamente, iniciando-se com o custeio integral pelos próprios estudantes, passando por arranjos de cooperação com o Poder Público e, por fim, culminando na assunção integral do serviço pelo Município, em reconhecimento à sua relevância social, educacional e ao seu impacto direto na permanência dos estudantes no ensino superior.

Atualmente, o serviço atende, em média, aproximadamente 145 (cento e quarenta e cinco) estudantes universitários, todos vinculados a cursos noturnos, por meio de transporte coletivo gratuito com deslocamento diário de ida e volta. A demanda, contudo, apresenta caráter dinâmico, com variações naturais decorrentes de fatores como desistências ao longo do curso, estimadas em cerca de 10 (dez) alunos por ano, e conclusões de graduação, com média anual de aproximadamente 15 (quinze) estudantes. Em contrapartida, observa-se potencial ingresso de novos usuários a cada exercício, especialmente em razão do número anual de concluintes do ensino médio no Município.

Diante desse cenário, o modelo atualmente adotado contempla a contratação de 04 (quatro) ônibus, cada um com capacidade mínima de 46 (quarenta e seis) passageiros, totalizando 184 (cento e oitenta e quatro) vagas disponíveis. Tal dimensionamento tem se mostrado necessário não apenas para o atendimento da demanda média registrada, mas também para a absorção de oscilações sazonais, ingresso de novos estudantes ao longo do ano letivo e garantia de continuidade do serviço sem a necessidade de ajustes contratuais frequentes ou emergenciais.

Entretanto, considerando o caráter contínuo do serviço e seu impacto financeiro recorrente sobre o orçamento municipal, evidencia-se a necessidade de avaliar de forma criteriosa a adequação da solução atualmente adotada. Torna-se essencial analisar se a capacidade contratada permanece compatível com a demanda efetiva e potencial, bem como examinar alternativas técnicas e operacionais, tais como a manutenção do modelo vigente, a readequação da frota, a substituição por veículos de menor capacidade ou, ainda, outras formas de execução do serviço.



Assim, a presente necessidade de contratação não se limita à simples continuidade do transporte universitário, mas abrange a avaliação comparativa das alternativas disponíveis, de modo a identificar a solução que melhor concilie capacidade de atendimento, flexibilidade operacional, segurança dos usuários e economicidade, assegurando a sustentabilidade da política pública de apoio ao acesso ao ensino superior no Município de Cláudia.

3. DEMONSTRAÇÃO DA PREVISÃO DA CONTRATAÇÃO NO PCA

A contratação encontra-se prevista no Plano de Contratações Anual (PCA) do exercício de 2026, sob responsabilidade da Secretaria Municipal de Educação.

4. DESCRIÇÃO DOS REQUISITOS DA CONTRATAÇÃO

Para assegurar a adequada execução do serviço e a proteção dos usuários, a contratação deverá estabelecer requisitos técnicos mínimos compatíveis com a natureza e a relevância do objeto. A empresa contratada deverá dispor de frota própria, composta por ônibus em perfeitas condições de uso, devidamente licenciados e aptos ao transporte coletivo de passageiros, atendendo às normas do Código de Trânsito Brasileiro, às regulamentações dos órgãos competentes e à legislação vigente de acessibilidade.

Os veículos deverão possuir capacidade compatível com a demanda estimada, bem como apresentar padrões mínimos de conforto, segurança e acessibilidade, incluindo, no mínimo: sistema de ar-condicionado em funcionamento, poltronas estofadas e reclináveis, cintos de segurança individuais, iluminação interna adequada, compartimento para bagagens, equipamentos obrigatórios de segurança e, quando aplicável ao tipo de trajeto, sanitário funcional. Deverão, ainda, estar equipados com dispositivos que garantam acessibilidade às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, tais como elevador veicular ou plataforma de acesso, espaço reservado para cadeirantes e assentos preferenciais, em conformidade com as normas técnicas e a legislação específica.

Os veículos deverão ser submetidos a revisões periódicas, com manutenção preventiva e corretiva devidamente comprovadas, de modo a reduzir riscos de falhas mecânicas, garantir a segurança dos usuários e assegurar a continuidade da prestação do serviço.

A contratada deverá manter seguro veicular vigente, abrangendo, no mínimo, cobertura contra danos materiais, danos corporais a passageiros e terceiros, bem como



seguro de responsabilidade civil, garantindo proteção adequada aos usuários e à Administração Pública em caso de sinistros. A exigência de seguro constitui requisito essencial para mitigação de riscos e resguardo do interesse público.

Quanto aos recursos humanos, a empresa deverá disponibilizar motoristas devidamente habilitados, com Carteira Nacional de Habilitação compatível com o tipo de veículo conduzido, curso específico para transporte coletivo de passageiros e capacitação para atendimento a pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, conforme exigido pela legislação. Os condutores deverão apresentar experiência compatível com o serviço prestado, conduta adequada e participação em capacitações periódicas, assegurando condução segura, responsável e inclusiva.

Adicionalmente, a contratação deverá prever mecanismos de controle da execução, incluindo o registro da quilometragem rodada, a fiscalização do cumprimento das rotas e horários estabelecidos e a possibilidade de substituição imediata de veículos ou motoristas em caso de falhas, de modo a garantir a regularidade, a qualidade e a continuidade do serviço.

5. LEVANTAMENTO DE MERCADO

No levantamento de mercado, procedeu-se à análise das principais alternativas disponíveis para atendimento da necessidade de garantir condições adequadas de locomoção e acesso ao ensino superior aos estudantes universitários do Município de Cláudia, considerando aspectos técnicos, operacionais, econômicos, jurídicos e sociais.

Foram avaliadas soluções praticadas por outros entes públicos, modelos ofertados pelo mercado de transporte de passageiros e alternativas de caráter institucional e estrutural, capazes de atender à demanda existente.

A primeira alternativa identificada corresponde à manutenção da contratação de transporte coletivo fretado, modelo atualmente adotado pelo Município e amplamente disponível no mercado por meio de empresas especializadas. Essa solução possibilita o deslocamento diário dos estudantes de forma organizada, segura e contínua, garantindo acesso imediato às instituições de ensino superior localizadas em município vizinho. Apesar de sua efetividade, trata-se de uma alternativa que gera custos recorrentes à Administração Pública, exigindo avaliação periódica quanto à adequação da frota contratada e à compatibilidade entre capacidade ofertada e demanda efetivamente atendida.



Outra alternativa analisada refere-se ao redimensionamento do modelo de transporte, com ajustes na quantidade e no tipo de veículos contratados, como a utilização combinada de ônibus e micro-ônibus ou a adequação da frota conforme a variação da demanda ao longo do período letivo. O mercado oferece diferentes modalidades de veículos, o que possibilita maior flexibilidade operacional e potencial ganho de eficiência e economicidade. Entretanto, essa alternativa demanda planejamento rigoroso, monitoramento contínuo da ocupação dos veículos e controle efetivo da execução, a fim de evitar superlotação ou prejuízo ao atendimento dos estudantes.

Também foi considerada a possibilidade de concessão de auxílio financeiro ou subsídio direto aos estudantes, prática adotada por alguns entes públicos como política de apoio à permanência estudantil. Embora essa alternativa possa reduzir custos operacionais e transferir ao beneficiário a responsabilidade pela locomoção, apresenta limitações relevantes, tais como a dificuldade de controle da aplicação dos recursos públicos, o risco de desigualdade no acesso e a ausência de garantia de transporte seguro, regular e padronizado para todos os estudantes atendidos.

No âmbito das alternativas institucionais, analisou-se a formalização de Termo de Fomento com a associação representativa dos universitários do Município. Em tese, essa alternativa permitiria o fomento a uma iniciativa de interesse público, com repasse de recursos para que a entidade executasse ações voltadas à mobilidade estudantil. Contudo, verificou-se que a adoção desse instrumento exige que a associação possua capacidade técnica, administrativa e operacional compatível com a gestão de serviços de transporte, além de plano de trabalho estruturado, metas, indicadores e adequada prestação de contas.

Ademais, há riscos quanto à descaracterização do termo de fomento em mera prestação de serviço, especialmente caso a Administração Pública assumira papel diretivo na definição de rotas, horários e quantidade de veículos, bem como quanto à continuidade e à segurança do serviço prestado.

Dessa forma, embora juridicamente possível, tal alternativa apresenta riscos elevados e demanda maior maturidade institucional, não se mostrando, no momento, a solução mais segura para o atendimento da demanda existente.



Avaliou-se também a possibilidade de execução direta do serviço de transporte universitário pelo Município, mediante aquisição de frota própria de ônibus rodoviários e contratação de motoristas por concurso público, hipótese juridicamente possível, porém com os seguintes impactos financeiros e operacionais relevantes:

- Investimento inicial em frota: Para atendimento da demanda estimada, seria necessária uma frota mínima de quatro ônibus rodoviários, com capacidade compatível com o transporte intermunicipal de estudantes. O valor médio de mercado para esse tipo de veículo varia entre R\$ 900.000,00 e R\$ 1.100.000,00 por unidade, resultando em um investimento inicial estimado entre R\$ 3.600.000,00 e R\$ 4.400.000,00, valor que representa imobilização significativa de recursos públicos.

- Custos com motoristas: A execução direta exigiria a contratação de motoristas efetivos. Considerando o vencimento básico atual do cargo por concurso público, no valor de R\$ 2.204,21 mensais, e a incidência de encargos trabalhistas e previdenciários patronais, o custo total mensal por motorista tende a ser significativamente superior ao salário base. Ainda que se utilize apenas o valor do vencimento básico como referência mínima, o custo anual por motorista corresponde a R\$ 26.450,52, sendo necessário ao menos um motorista por veículo, sem considerar afastamentos legais, férias, licenças ou necessidade de substituições, o que pode demandar motoristas reservas ou pagamento de horas extras.

- Seguro veicular: O Município já possui parâmetro interno de custo com seguro de ônibus, atualmente estimado em aproximadamente R\$ 15.870,00 por ônibus/ano, valor que se repetiria para cada veículo da frota própria, independentemente do nível de utilização.

- Manutenção preventiva e corretiva: Mesmo considerando uma frota relativamente nova (ano/modelo entre 2015 e 2025), os custos de manutenção permanecem relevantes. Despesas com troca de óleo, filtros, pneus, revisões periódicas, reparos mecânicos e elétricos, bem como mão de obra especializada, geram um custo médio anual estimado entre R\$ 10.000,00 e R\$ 18.000,00 por ônibus, conforme parâmetros praticados por operadores de transporte coletivo e planilhas de custos do setor público.

Tais despesas são recorrentes e independem da quilometragem contratada, configurando custos fixos e variáveis permanentes para o Município.



Custos indiretos e riscos operacionais: Além dos custos diretos, a execução direta implicaria:

- aumento da complexidade administrativa para gestão de frota e pessoal;
- necessidade de controle de manutenção, abastecimento e escalas;
- riscos de interrupção do serviço em caso de falha mecânica ou indisponibilidade de motoristas;
- depreciação natural da frota ao longo do tempo.

Tabela comparativa – Execução Direta (estimativa)

Custos estimados por ônibus/ano

Item	Valor estimado anual por ônibus
Salário base do motorista (R\$ 2.204,21 x 12)	R\$ 26.450,52
Seguro veicular	R\$ 15.870,00
Manutenção preventiva e corretiva	R\$ 10.000,00 a R\$ 18.000,00
Subtotal anual por ônibus	R\$ 52.320,52 a R\$ 60.320,52

Custos estimados para frota mínima (4 ônibus)

Item	Valor estimado
Investimento inicial em frota	R\$ 3.600.000,00 a R\$ 4.400.000,00
Custo anual com motoristas (4)	R\$ 105.802,08
Seguro anual (4 ônibus)	R\$ 63.480,00
Manutenção anual (4 ônibus)	R\$ 40.000,00 a R\$ 72.000,00
Custo operacional anual estimado	R\$ 209.282,08 a R\$ 241.282,08
Custo total + frota (1º ano)	R\$ 3.809.282,08 a R\$ 4.641.282,08

Esses valores demonstram que a execução direta envolve alto investimento inicial, custos operacionais permanentes e maior exposição do Município a riscos administrativos e operacionais. Em comparação, a terceirização do serviço por meio de Registro de Preços permite previsibilidade orçamentária, pagamento condicionado à quilometragem efetivamente executada e transferência dos custos e riscos de frota, manutenção e pessoal à empresa contratada.

Por fim, como alternativa estrutural de médio e longo prazo, avaliou-se a implantação de polo universitário no Município de Cláudia, por meio de parcerias com instituições públicas ou privadas de ensino superior. Essa solução possui potencial para reduzir gradualmente a

E-mail: educacao@claudia.mt.gov.br

Endereço: Avenida dos Pioneiros nº 829 – Cláudia/MT, CEP 78.540-000

necessidade de deslocamento intermunicipal e fomentar o desenvolvimento educacional e socioeconômico local. No entanto, sua implementação envolve custos iniciais elevados, articulação institucional complexa e prazo prolongado de execução, razão pela qual não se apresenta como solução imediata para a demanda atual, devendo ser considerada de forma complementar e prospectiva.

5.1 ANÁLISE COMPARATIVA DAS ALTERNATIVAS

A análise comparativa das alternativas para atendimento da necessidade de transporte universitário no Município de Cláudia foi realizada com base no levantamento de mercado, considerando critérios técnicos, operacionais, econômicos, jurídicos e sociais, bem como o histórico e a projeção da demanda de estudantes atendidos.

O histórico do exercício de 2025 aponta o atendimento de aproximadamente 145 (cento e quarenta e cinco) estudantes universitários, número que sofre variações naturais ao longo do tempo em razão da conclusão de cursos, desistências e ingresso de novos alunos.

Estima-se, em média, a conclusão anual de cerca de 15 (quinze) estudantes, enquanto para o ano de 2026 projeta-se um potencial ingresso de até 78 (setenta e oito) novos egressos do ensino médio, indicando tendência de manutenção ou crescimento moderado da demanda.

Esse cenário evidencia a necessidade de soluções que aliem capacidade de atendimento, flexibilidade operacional e segurança na prestação do serviço.

a) Contratação de transporte coletivo fretado (modelo atual)

O modelo atualmente adotado pelo Município consiste na contratação de transporte coletivo fretado por meio de empresas especializadas, alternativa amplamente disponível no mercado e já testada na realidade local. A solução permite o deslocamento diário dos estudantes de forma organizada, regular e segura, com rotas e horários definidos, garantindo acesso contínuo às instituições de ensino superior situadas em município vizinho.

Atualmente, o serviço é executado com quatro ônibus rodoviários, com capacidade para 46 (quarenta e seis) passageiros cada, totalizando 184 (cento e oitenta e quatro) vagas.

Em relação à demanda registrada em 2025, essa configuração representa uma taxa média de ocupação aproximada de 79% (setenta e nove por cento), o que se mostra adequado para absorver a rotatividade natural dos estudantes ao longo do período letivo e possibilitar o ingresso de novos usuários sem necessidade de ajustes contratuais frequentes.



Do ponto de vista econômico e operacional, a terceirização transfere à contratada os custos e riscos relacionados à frota, manutenção, seguros e pessoal, mantendo para a Administração pagamento vinculado à quilometragem efetivamente executada, o que confere previsibilidade orçamentária e maior segurança na execução do serviço.

b) Redimensionamento da frota ou substituição por veículos de menor capacidade

Foi analisada a possibilidade de redimensionamento do serviço, com redução do número de ônibus ou substituição por veículos de menor capacidade, como micro-ônibus ou vans, bem como a adoção de modelos mistos.

A análise técnica demonstrou que a redução direta da frota, ou a substituição por veículos menores, compromete significativamente a margem de segurança atualmente existente. A diminuição da capacidade total ofertada eleva o risco de insuficiência de vagas, especialmente em períodos de pico de demanda, como no início dos semestres letivos.

Além disso, considerando que a forma de remuneração do serviço ocorre com base no quilômetro rodado, a substituição por veículos de menor capacidade não assegura, necessariamente, redução proporcional de custos, podendo inclusive exigir aumento do número de veículos ou viagens, o que gera maior complexidade operacional, necessidade de mais motoristas e maior dificuldade de fiscalização contratual.

c) Concessão de auxílio financeiro ou subsídio direto aos estudantes

A alternativa de concessão de auxílio financeiro direto aos estudantes foi considerada como política de apoio à permanência estudantil. Embora possa reduzir custos operacionais diretos da Administração, essa opção apresenta limitações relevantes, como a dificuldade de controle da aplicação dos recursos públicos, a ausência de padronização do transporte e a inexistência de garantia quanto à regularidade, segurança e continuidade do deslocamento.

Além disso, tal modelo pode gerar desigualdade no acesso ao benefício e não assegura, de forma efetiva, o atendimento uniforme da demanda, razão pela qual não se mostra a alternativa mais adequada para o contexto municipal.

d) Termo de Fomento com associação representativa dos universitários

Também foi avaliada a formalização de Termo de Fomento com associação representativa dos universitários. Apesar de juridicamente possível, essa alternativa exige que



a entidade possua capacidade técnica, administrativa e operacional compatível com a gestão de serviços de transporte, além de plano de trabalho estruturado, metas, indicadores e rigorosa prestação de contas.

Verificaram-se, ainda, riscos relevantes de descaracterização do instrumento, caso a Administração assumira papel diretivo na definição de rotas, horários e quantitativos, bem como riscos quanto à continuidade e segurança do serviço, não se mostrando, no momento, a alternativa mais segura para atendimento da demanda existente.

e) Execução direta do serviço pelo Município

A execução direta do transporte universitário pelo Município, mediante aquisição de frota própria e contratação de motoristas por concurso público, embora juridicamente viável, apresenta impactos financeiros e operacionais significativos. Essa alternativa demandaria elevado investimento inicial para aquisição dos veículos, além de custos operacionais permanentes com pessoal, seguros, manutenção e gestão de frota, bem como maior exposição a riscos administrativos e de descontinuidade do serviço.

Comparativamente à terceirização, a execução direta reduz a flexibilidade operacional e amplia a complexidade da gestão pública, não se mostrando, no cenário atual, a opção mais eficiente ou economicamente vantajosa.

f) Alternativa estrutural de longo prazo

Como alternativa estrutural, foi considerada a implantação de polo universitário no Município, solução com potencial de reduzir a necessidade de deslocamento intermunicipal no longo prazo. Contudo, trata-se de medida que envolve custos elevados, articulação institucional complexa e prazo prolongado de implementação, não sendo capaz de atender, de forma imediata, a demanda atual.

Conclusão da análise comparativa

Diante da análise comparativa das alternativas avaliadas, conclui-se que a manutenção da contratação de transporte coletivo fretado, com frota composta por ônibus rodoviários de maior capacidade, nos quantitativos atualmente adotados, apresenta-se como a solução mais adequada para o Município de Cláudia.



Essa alternativa assegura capacidade suficiente para atendimento da demanda atual e dos cenários projetados de curto prazo, preserva margem de segurança para absorção de novos ingressantes, reduz riscos operacionais e administrativos e mantém previsibilidade orçamentária, recomendando-se o monitoramento contínuo da taxa de ocupação dos veículos para subsidiar eventuais ajustes futuros, caso se verifique alteração significativa e permanente no perfil da demanda.

6. ESTIMATIVA DAS QUANTIDADES A SEREM CONTRATADAS

A estimativa das quantidades a serem contratadas foi elaborada com base no histórico da última contratação vigente, considerando que o serviço de transporte universitário continuará atendendo as mesmas instituições de ensino superior já contempladas anteriormente, mantendo-se as rotas, horários e linhas atualmente operadas. Tal metodologia permite assegurar a continuidade do serviço, sem prejuízo aos estudantes, ao mesmo tempo em que garante previsibilidade e planejamento adequado da contratação.

Para fins de dimensionamento, adotou-se como referência o calendário letivo anual, estimado em **215 (duzentos e quinze) dias letivos**, número apurado a partir da análise dos calendários oficiais das instituições de ensino superior atendidas, bem como as distâncias efetivamente percorridas em cada linha de transporte, considerando os trajetos de ida e retorno entre o Município de Cláudia e o Município de Sinop. A contratação permanece estruturada com ônibus com capacidade mínima de 46 passageiros, com motorista, em consonância com a análise comparativa das alternativas e com a demanda atualmente atendida.

Dessa forma, a tabela a seguir apresenta a estimativa anual de quilômetros a serem contratados por linha, refletindo a necessidade real do serviço e permitindo o adequado planejamento orçamentário e financeiro da Administração Pública, com base em parâmetros objetivos, mensuráveis e alinhados à realidade operacional do serviço.

ITEM	DESCRIÇÃO	QUANT. TOTAL DE KM PARA 215 DIAS LETIVOS
01	Prestação de serviços de transporte de alunos universitários, Ônibus com motorista, capacidade de no mínimo de 46 lugares, mais o motorista, "linha 01", 188 km/dia, com saída de Cláudia destino Sinop. retorno de Sinop destino Cláudia.	40.420 km no ano
02	Prestação de serviços de transporte de alunos universitários, Ônibus com motorista, capacidade de no	39.775 km no ano



	mínimo de 46 lugares, mais o motorista, "linha 02", 185 km/dia com saída de Cláudia destino Sinop. retorno de Sinop destino Cláudia.	
03	Prestação de serviços de transporte de alunos universitários, Ônibus com motorista, capacidade de no mínimo de 46 lugares, mais o motorista, "linha 03", 197 km/dia com saída de Cláudia destino Sinop. retorno de Sinop destino Cláudia.	42.355 km no ano
04	Prestação de serviços de transporte de alunos universitários, Ônibus com motorista, capacidade de no mínimo de 46 lugares, mais o motorista, "linha 04", 194 km/dia com saída de Cláudia destino Sinop. retorno de Sinop destino Cláudia.	41.710 km no ano
TOTAL DE KM NO ANO		164.260 Km.

7. ESTIMATIVA DO VALOR DA CONTRATAÇÃO

A estimativa do valor da contratação foi elaborada a partir de pesquisa de preços públicos praticados por Municípios do Estado de Mato Grosso, observando-se a compatibilidade técnica dos serviços ofertados com a realidade do Município de Cláudia. Foram considerados contratos e processos administrativos dos Municípios de **Nova Canaã do Norte, Nova Ubiratã, Pedra Preta e Campo Verde**, os quais possuem características semelhantes quanto ao tipo de serviço, distância percorrida e padrão dos veículos utilizados.

Na pesquisa realizada, foram considerados valores referentes à **prestação de serviços de transporte coletivo de passageiros**, tanto escolar quanto universitário, com utilização de **ônibus rodoviários com especificações equivalentes às exigidas pelo Município**, tais como capacidade mínima de 46 lugares, motorista habilitado, veículos em boas condições de conservação e atendimento às normas de segurança e conforto aplicáveis. A inclusão de contratos de transporte escolar e universitário mostrou-se pertinente, uma vez que ambos envolvem prestação contínua de serviço, frota semelhante e custos operacionais comparáveis.

A partir da análise dos valores coletados, procedeu-se ao cálculo do **preço médio por quilômetro rodado**, resultando no montante de **R\$ 9,29 (nove reais e vinte e nove centavos) por km**, valor considerado compatível com os preços praticados no mercado regional e adequado à complexidade do serviço a ser contratado. Tal valor reflete a realidade atual do setor e encontra-se alinhado com o histórico de contratações públicas similares, inclusive quando comparado ao valor atualmente praticado pelo Município.



Tabela – Estimativa do Valor da Contratação por Linha

Linha	Km anual rodado	Valor por km (R\$)	Valor anual por linha (R\$)
Linha 01	40.420 km	9,29	375.501,80
Linha 02	39.775 km	9,29	369.509,75
Linha 03	42.355 km	9,29	393.477,95
Linha 04	41.710 km	9,29	387.485,90
Total da contratação	164.260 km	—	1.525.975,40

*Os valores foram calculados com base na multiplicação da quilometragem anual estimada de cada linha pelo preço médio unitário por quilômetro rodado, obtido por meio de pesquisa de preços públicos, resultando no valor global estimado da contratação.

Ressalta-se ainda que os quantitativos estimados têm caráter meramente referencial e destinam-se ao planejamento orçamentário, não constituindo obrigação de contratação integral no âmbito do Sistema de Registro de Preços.

8. DESCRIÇÃO DA SOLUÇÃO COMO UM TODO

A solução definida para atendimento da necessidade de garantir condições adequadas de locomoção e acesso ao ensino superior aos estudantes universitários do Município de Cláudia consiste na **prestação integrada de serviços de transporte universitário coletivo intermunicipal**, a ser executada por empresa especializada, mediante contratação contínua, com remuneração por quilômetro rodado.

O **conjunto de elementos necessários para gerar o resultado esperado**, qual seja, o deslocamento diário, seguro, regular e eficiente dos estudantes entre o Município de Cláudia e o Município de Sinop, assegurando o acesso às instituições de ensino superior já atendidas. Dessa forma, a solução não se limita ao simples fornecimento de veículos, mas abrange todos os componentes essenciais à adequada execução do serviço.

A solução proposta compreende, de forma integrada, os seguintes elementos principais:

- disponibilização de **ônibus rodoviários**, com capacidade mínima de 46 passageiros, em boas condições de conservação, conforto e segurança;
- fornecimento de **motoristas devidamente habilitados**, com curso específico para transporte coletivo de passageiros, observadas as exigências legais e normativas aplicáveis;



- execução do serviço de transporte conforme **rotas, horários e linhas previamente definidos**, incluindo deslocamentos de ida e retorno, durante os dias letivos apurados com base nos calendários oficiais das instituições de ensino superior atendidas;
- responsabilidade da contratada pela **manutenção preventiva e corretiva dos veículos**, substituição imediata em caso de falhas mecânicas, bem como pelo custeio de combustível, pneus, peças e demais insumos necessários à operação;
- contratação e manutenção de **seguro veicular**, garantindo cobertura adequada para os veículos e passageiros transportados;
- observância às normas de trânsito, segurança viária e legislação trabalhista aplicável aos motoristas;
- suporte operacional necessário para garantir a **continuidade do serviço**, inclusive em situações imprevistas.

Dessa forma, a solução apresentada atende de maneira adequada, integrada e proporcional à necessidade identificada, estando alinhada às boas práticas de planejamento, aos princípios da eficiência, economicidade e continuidade do serviço público.

9. JUSTIFICATIVA PARA PARCELAMENTO OU NÃO DA SOLUÇÃO

No caso em análise, a solução definida consiste na prestação integrada de serviços de transporte universitário coletivo intermunicipal, envolvendo o fornecimento de veículos, motoristas, manutenção, combustível, seguros e suporte operacional, executados de forma contínua e coordenada. Tais elementos são interdependentes e essenciais para garantir a regularidade, a segurança e a continuidade do serviço, não sendo tecnicamente recomendável sua contratação de forma dissociada.

O eventual parcelamento da solução, seja por linhas, por tipos de veículos ou por componentes do serviço, poderia comprometer a eficiência operacional, aumentar a complexidade da gestão contratual e da fiscalização, além de gerar riscos à continuidade do atendimento aos estudantes, especialmente em situações de falhas operacionais ou substituição de veículos. Ademais, considerando que a remuneração do serviço ocorre por quilômetro rodado, o parcelamento não resultaria, necessariamente, em ganho de economicidade, podendo inclusive elevar os custos globais da contratação.



Ressalta-se, ainda, que o mercado regional dispõe de empresas aptas a prestar o serviço de forma integral, conforme demonstrado no levantamento de mercado, o que afasta a necessidade de parcelamento com a finalidade exclusiva de ampliação da competitividade.

Dessa forma, conclui-se que **não se mostra técnica nem economicamente vantajoso o parcelamento da solução**, sendo recomendada a contratação de forma integral, de modo a assegurar a eficiência, a continuidade e a adequada gestão do serviço público de transporte universitário.

10. CONTRATAÇÕES CORRELATAS E/OU INTERDEPENDENTES

Para a implementação da solução proposta, consistente na prestação de serviços de transporte universitário coletivo intermunicipal, **não se identificam contratações correlatas ou interdependentes indispensáveis à sua execução**, uma vez que o objeto a ser contratado contempla, de forma integrada, todos os elementos necessários à adequada prestação do serviço, incluindo veículos, motoristas, manutenção, combustível, seguros e suporte operacional.

11. DEMONSTRATIVO DOS RESULTADOS PRETENDIDOS

A contratação dos serviços de transporte universitário coletivo intermunicipal tem como finalidade alcançar resultados concretos e verificáveis, alinhados às políticas públicas de incentivo ao acesso e à permanência no ensino superior, bem como aos princípios da eficiência, continuidade e qualidade do serviço público.

Com a implementação da solução proposta, pretende-se assegurar o acesso regular e contínuo dos estudantes universitários do Município de Cláudia às instituições de ensino superior localizadas em município vizinho, garantindo condições adequadas de locomoção, com segurança, conforto e previsibilidade, durante todo o período letivo.

Espera-se, ainda, como resultado da contratação:

- a **redução de barreiras socioeconômicas** que dificultam o acesso e a permanência dos estudantes no ensino superior, especialmente daqueles que não dispõem de meios próprios de transporte;
- a **manutenção da regularidade e da pontualidade** dos deslocamentos, minimizando atrasos e faltas decorrentes de problemas de locomoção;



- a **prestação do serviço com padrões adequados de segurança**, por meio da utilização de veículos revisados, segurados e conduzidos por motoristas qualificados;
- a **eficiência operacional e administrativa**, com transferência dos riscos operacionais à empresa contratada e redução da complexidade de gestão direta pelo Município;
- a **previsibilidade orçamentária**, possibilitada pela contratação com base em quilometragem efetivamente estimada e valores compatíveis com o mercado regional.

Como resultado de médio e longo prazo, a contratação contribui para o fortalecimento das políticas públicas educacionais, incentivando a formação acadêmica da população local, a qualificação da mão de obra e o desenvolvimento socioeconômico do Município, sem prejuízo da avaliação contínua de alternativas estruturais futuras, como a implantação de polo universitário local.

Dessa forma, os resultados pretendidos com a contratação são compatíveis com a necessidade identificada, com a solução definida e com o interesse público, sendo passíveis de acompanhamento e verificação por meio da fiscalização contratual e de indicadores de execução do serviço.

12. PROVIDÊNCIAS A SEREM ADOTADAS PREVIAMENTE À CELEBRAÇÃO DO CONTRATO

Para viabilizar a contratação dos serviços de transporte universitário coletivo intermunicipal de forma regular, eficiente e alinhada ao interesse público, deverão ser adotadas, previamente à celebração do contrato, as seguintes providências administrativas e técnicas:

Inicialmente, deverá ser concluído e aprovado o Estudo Técnico Preliminar, com a devida formalização da solução escolhida, da estimativa de valor da contratação e da demonstração de sua viabilidade técnica, econômica e administrativa, em conformidade com a Lei nº 14.133/2021.

Na sequência, deverá ser elaborado o Termo de Referência, contendo a descrição detalhada do objeto, os requisitos técnicos e operacionais do serviço, as condições de execução, os critérios de medição e pagamento, as obrigações da contratada e da



contratante, bem como as disposições relativas à gestão e fiscalização do contrato, realizando pesquisa de preços definitiva, atualizada e formalizada nos autos do processo, observando-se os parâmetros previstos no art. 23 da Lei nº 14.133/2021, a fim de validar o valor estimado da contratação e subsidiar a definição do orçamento estimativo.

Deverão, ainda, ser definidos os critérios de habilitação técnica, jurídica, fiscal e trabalhista, bem como as condições de participação no certame, de modo a assegurar a seleção de empresa com capacidade comprovada para a execução do serviço.

No Termo de Referência é necessário ser definido modalidade e do tipo de procedimento licitatório, com a elaboração e publicação do respectivo edital, observadas as disposições legais aplicáveis, garantindo a ampla publicidade, competitividade e transparência do processo.

Também deverá ser providenciada a indicação e reserva de dotação orçamentária suficiente, compatível com o valor global estimado da contratação, assegurando a disponibilidade de recursos para fazer frente às despesas decorrentes da execução contratual.

Antes da contratação, será necessária a definição do modelo de gestão e fiscalização do contrato, com a designação formal do fiscal, titular e suplente, responsável pelo acompanhamento da execução, verificação do cumprimento das obrigações contratuais e registro das ocorrências pertinentes.

O cumprimento dessas providências prévias é fundamental para assegurar a regularidade do procedimento de contratação, a adequada execução do contrato e o atendimento pleno da necessidade pública identificada.

13. POSSÍVEIS IMPACTOS AMBIENTAIS E TRATAMENTOS

A contratação dos serviços de transporte universitário coletivo intermunicipal, embora não se enquadre como atividade de significativo impacto ambiental, pode gerar impactos ambientais indiretos, os quais devem ser identificados e tratados de forma preventiva. Entre os principais impactos ambientais potenciais, destacam-se:

- **Emissão de gases poluentes e material particulado**, decorrentes da queima de combustíveis fósseis pelos veículos utilizados na prestação do serviço;

- **Consumo de combustíveis e lubrificantes**, com consequente uso de recursos naturais não renováveis;
- **Geração de resíduos sólidos**, tais como embalagens de óleo, filtros, pneus usados e outros resíduos oriundos da manutenção veicular;
- **Risco de contaminação do solo e da água**, em razão de eventuais vazamentos de óleo, combustível ou fluidos automotivos;

Para mitigar e tratar esses impactos, deverão ser adotadas as seguintes **medidas de controle e mitigação ambiental**:

- Exigência de que os veículos estejam regularmente licenciados e em conformidade com as normas ambientais e de trânsito, incluindo inspeções e manutenções preventivas periódicas;
- Prioridade para utilização de veículos em bom estado de conservação, com controle de emissão de poluentes, atendendo aos limites estabelecidos pela legislação ambiental vigente;
- Obrigação da contratada de realizar a destinação ambientalmente adequada dos resíduos gerados nas manutenções, conforme normas dos órgãos ambientais competentes;
- Adoção de boas práticas operacionais, como condução econômica, planejamento de rotas e redução de ociosidade dos veículos, visando à diminuição do consumo de combustível e das emissões;

Dessa forma, conclui-se que os impactos ambientais associados à contratação são controláveis e mitigáveis, sendo adequadamente tratados por meio de exigências contratuais e práticas operacionais sustentáveis, sem comprometer a viabilidade ambiental da solução proposta.

14. DECLARAÇÃO DE VIABILIDADE

Com base nas análises desenvolvidas no presente Estudo Técnico Preliminar, conclui-se que a contratação dos serviços de transporte universitário intermunicipal mostra-se tecnicamente adequada, economicamente viável e administrativamente necessária para o atendimento da demanda do Município.



O levantamento de mercado demonstrou que a terceirização do serviço, por meio da contratação de empresa especializada, apresenta-se como a solução mais vantajosa quando comparada à execução direta pela Administração, considerando os elevados custos de aquisição de veículos, contratação e gestão de motoristas, manutenção da frota, seguros, depreciação dos bens e encargos operacionais, além da maior flexibilidade e previsibilidade orçamentária proporcionadas pela contratação de serviços.

A definição das quantidades e dos parâmetros de execução baseou-se em dados históricos da última contratação, nos calendários oficiais das instituições de ensino superior atendidas e na manutenção das rotas já consolidadas, assegurando coerência, razoabilidade e aderência à real necessidade do Município.

A estimativa de preços foi realizada a partir de fontes públicas idôneas, incluindo contratações similares de municípios do Estado de Mato Grosso, resultando em valor médio por quilômetro rodado compatível com os preços praticados pelo mercado, atendendo ao disposto no art. 23 da Lei nº 14.133/2021.

A solução proposta contempla requisitos mínimos de qualidade, segurança e conforto dos veículos, qualificação dos motoristas, cobertura securitária e manutenção preventiva, bem como medidas de mitigação de impactos ambientais, garantindo a adequada prestação do serviço, a segurança dos usuários e a sustentabilidade da contratação.

Diante do exposto, resta evidenciada a viabilidade da contratação, estando presentes os elementos técnicos, econômicos e administrativos necessários para subsidiar a instauração do competente processo licitatório, em consonância com os princípios da legalidade, eficiência, economicidade, planejamento e interesse público.

(x) viável () não viável

15. ANEXOS

Análise de risco;

Mapa das linhas a serem atendidas;

Calendário de dias letivos das universidades

SECRETARIA DE
EDUCAÇÃO



PREFEITURA DE
CLÁUDIA

A GENTE TRABALHA, A CIDADE AVANÇA.

Ofício da Associação de alunos informando número de alunos, media de concluintes, desistentes e possíveis novos alunos.

Cláudia - MT, 16 de janeiro de 2026

Responsável pela elaboração:

JÉSSICA FÉLIX VIANA

Coordenadora de Departamento Sec. Munic. De Educação

CIENTE:

NILTON CEZAR JUNIOR DE ASSUNÇÃO

Secretaria Municipal de Educação

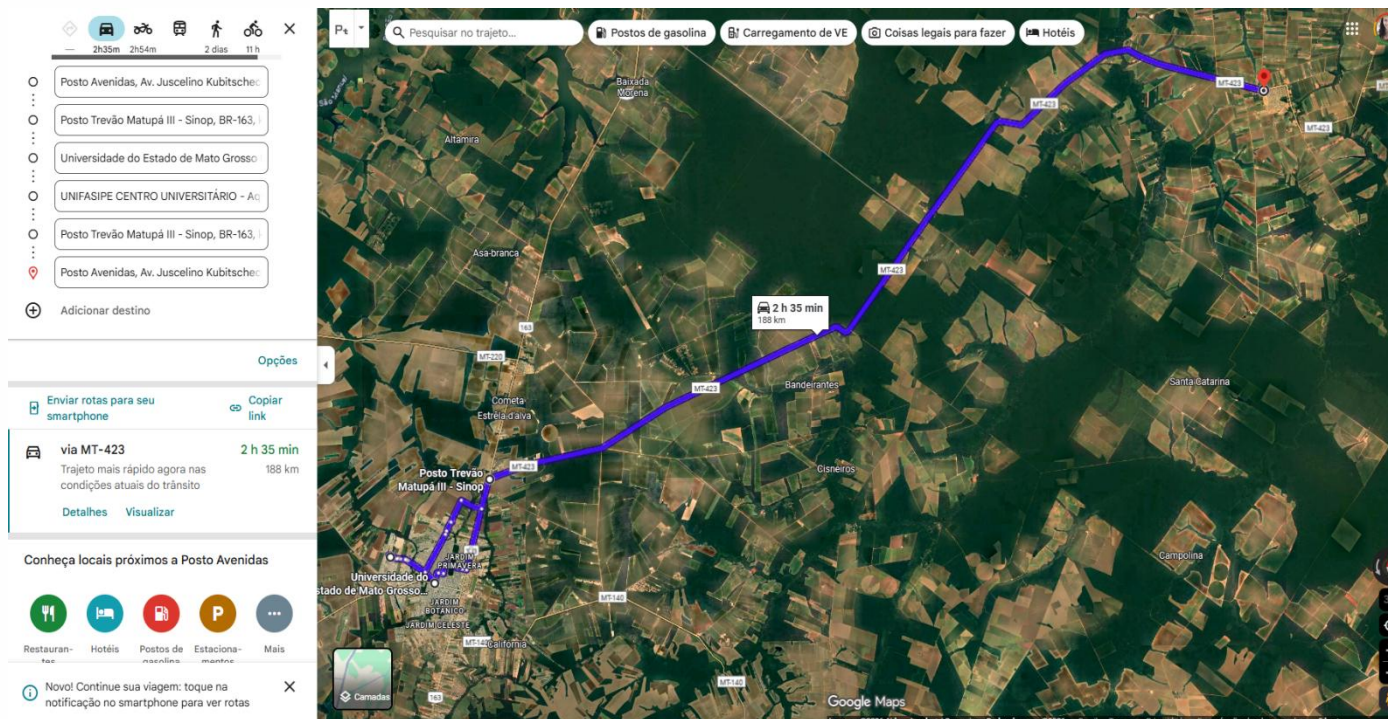
E-mail: educacao@claudia.mt.gov.br

Endereço: Avenida dos Pioneiros nº 829 – Cláudia/MT, CEP 78.540-000

ITINERÁRIO E MAPA DAS LINHAS A SEREM ATENDIDAS

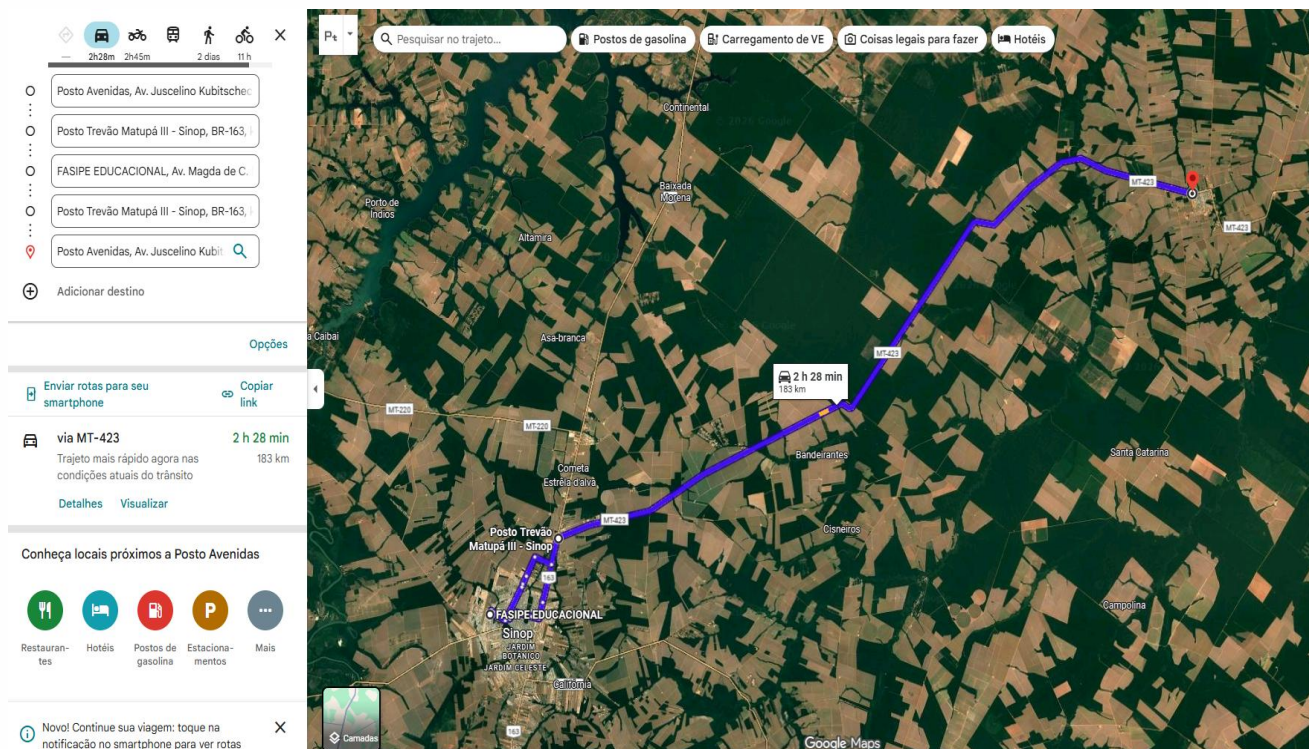
Linha 01: Traçada através do google maps – Ida e volta: 188 Km

Nº	Pontos de referência	Ponto
01	Auto posto Avenidas	01
02	Auto posto Trevão – BR 163	02
03	Unemat Imperial	03
04	Unifasipe Aquarela	04
05	Auto Posto Trevão – BR 163	05
06	Auto posto Avenidas	06



Linha 02: Traçada através do google maps - Ida e volta: 185 km

Nº	Pontos de referência	Ponto
01	Auto posto Avenidas	07
02	Auto posto Trevão – BR 163	08
03	Fasipe Florença	09
04	Auto Posto Trevão – BR 163	10
05	Auto posto Avenidas	11





Linha 03: Traçada através do google maps - Ida e volta: 197 km

Nº	Pontos de referência	Ponto
01	Auto posto Avenidas	12
02	Auto posto Trevão – BR 163	13
03	Anhanguera Aeroporto	14
04	Unemat Aquarela	15
05	Auto posto Trevão – BR 163	16
06	Auto posto Avenidas	17

2h44m 3h 2 dias 11h

Posto Avenidas, Av. Juscelino Kubitschev

Posto Trevão Matupá III - Sinop, BR-163

Faculdade Anhanguera Sinop Aeroporto

Universidade do Estado de Mato Grosso

Posto Trevão Matupá III - Sinop, BR-163

Posto Avenidas, Av. Juscelino Kubitschev

Adicionar destino

Opções

Enviar rotas para seu smartphone Copiar link

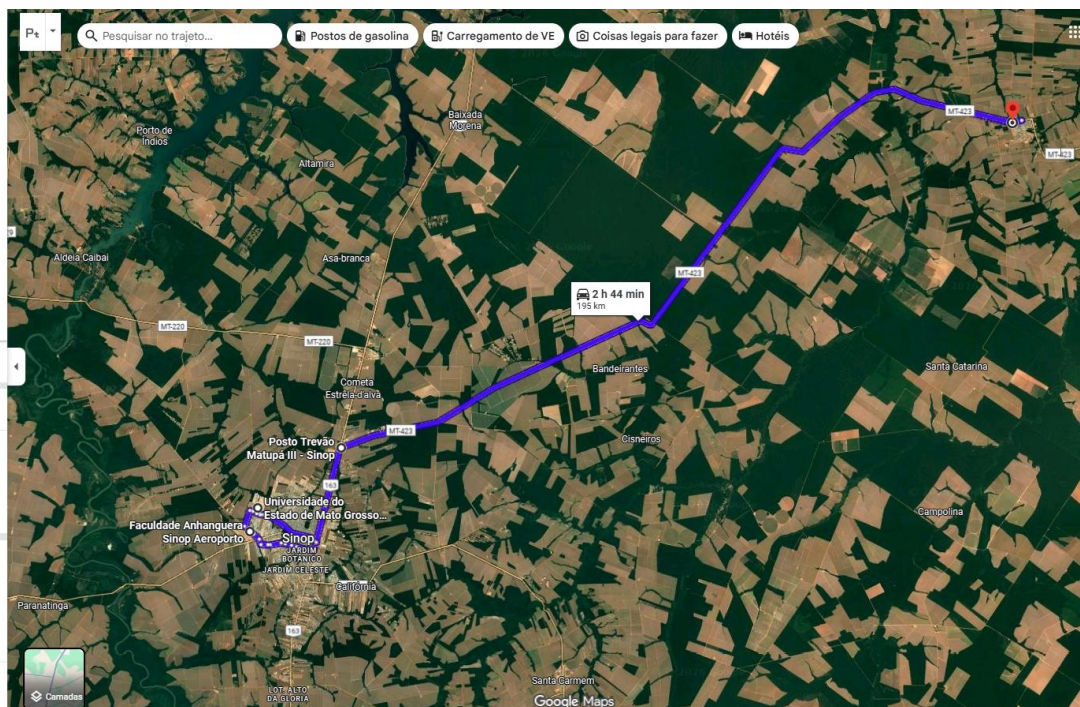
via MT-423 2 h 44 min
Trajeto mais rápido agora nas condições atuais do trânsito
195 km

Detalhes Visualizar

Conheça locais próximos a Posto Avenidas

Restaurantes Hotéis Postos de gasolina Estacionamentos Mais

Novo! Continue sua viagem: toque na notificação no smartphone para ver rotas





Linha 04: Traçada através do google maps - Ida e volta: 194 Km ida e volta

Nº	Pontos de referência	Ponto
01	Auto posto Avenidas	18
02	Auto posto Trevão – BR 163	19
03	UFMT	20
04	Anhanguera	21
05	FASTECH	22
06	Auto posto Trevão – BR 163	23
07	Auto posto Avenidas	24

Posto Avenidas, Av. Juscelino Kubitschec

Posto Trevão Matupá III - Sinop, BR-163

Universidade Federal de Mato Grosso UFMT

Faculdade Anhanguera - Sinop, Av. Alexs

FASTECH - Faculdade de Tecnologia de

Posto Trevão Matupá III - Sinop, BR-163

Posto Avenidas, Av. Juscelino Kubit

Adicionar destino

Opções

Enviar rotas para seu smartphone

Copiar link

via MT-423 2 h 41 min

Trajetos mais rápidos agora nas condições atuais do trânsito

194 km

Detalhes Visualizar

Conheça locais próximos a Posto Avenidas

Restaurantes Hotéis Postos de gasolina Estacionamentos Mais

