



Prefeitura Municipal de Marabá
Secretaria Municipal de Segurança Institucional
Departamento de Planejamento de Licitação

ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR

Processo nº 05050598.000008/2025-15

1. DESCRIÇÃO DA NECESSIDADE DA CONTRATAÇÃO

1.0.1. O objeto consiste na locação padronizada de veículos tipo ônibus/micro-ônibus com motorista, seguros, manutenção e sistemas de rastreamento/ITS, com padrões objetivos e usuais de mercado (capacidade, acessibilidade, Euro VI, ar-condicionado, telemetria, seguros, prazos de reposição). A execução será aferida por indicadores objetivos (disponibilidade, cumprimento de viagens, pontualidade, acessibilidade operante, conforto térmico e disponibilidade do ITS), o que permite disputa por menor preço e comparação direta entre propostas. Não há delegação do serviço público de transporte coletivo.

1.0.2. A presente contratação tem como objetivo assegurar condições da Prefeitura municipal de Marabá por meio da SMSI, realizar a execução direta do serviço de transporte coletivo de passageiros do transporte coletivo, com vistas a manter a **continuidade, a regularidade, o conforto, e acima de tudo, a eficiência do serviço público de transporte coletivo urbano de passageiros** essencial para o Município de Marabá/PA com amparo na Lei Municipal nº 17344 de 2009;

1.0.3. Embora o contrato original previsse a concessão referente à prestação do serviço por um período de 20 (VINTE ANOS), o que se configura na prática é uma realidade negativa de ineficiência, descontinuidade, atendimento precário, demoras excessivas de espera dos passageiros nos pontos de parada, reclamações constantes da comunidade, precariedade na prestação do serviço, interrupções de viagens por decisões deliberadas de motoristas gerando transtornos para os usuários do serviço;

1.0.4. <https://unifesspa.edu.br/noticias/5822-transporte-municipal-em-maraba-sofre-alteracoes-para-atender-a-comunidade-academica-no-periodo-regular>

1.0.5. <https://correiodecarajas.com.br/empresa-de-onibus-em-maraba-quer-mais-60-dias-para-implantar-servicos/>

**Transporte público de Marabá
continua gerando muita
reclamação**

Prefeitura libera vagas de taxi-lotação da cidade para as vilas Santa Fé, Brejo do Meio, São José e os núcleos Cidade Nova

/ Cidades / Por Redação / 10 de agosto de 2022



Usuário reclamam da longa espera por um transporte público/ Fotos: Evangelista Rocha

1.0.6.

1.0.7. <https://correiodecarajas.com.br/transporte-publico-de-maraba-continua-gerando-muita-reclamacao/>

Sem aviso prévio, marabaenses ficam sem transporte público nesta segunda-feira

/ Cidades / Por Redação / 28 de agosto de 2023



Sem o transporte público, milhares de marabaenses precisam 'se virar nos 30' para chegar em seus destinos / Foto: Evangelista Rocha - Arquivo Correio



Sem qualquer comunicado, os pontos de ônibus de Marabá amanheceram lotados na manhã desta segunda-feira (28). O motivo? A empresa Integração, responsável pelo serviço de transporte público municipal na cidade, deu ordem para os veículos coletivos não rodarem. Não se trata de uma paralisação de funcionários insatisfeitos, mas sim da própria operadora do serviço. Quem afirma é um dos colaboradores da corporação, que terá sua identidade preservada.

"Os ônibus estão todos aqui parados, chegamos aqui três horas da manhã para rodar, fazer os horários de uma empresa privada e o pessoal do urbano não saiu nenhum carro. Está tudo aqui na garagem, não saiu nenhum, nem urbano e nem fretado", detalha ele, em um áudio.

Diariamente, milhares de marabaenses dependem do transporte público para irem ao trabalho, escola e demais locais que necessitem. A ausência dos ônibus coletivos, no primeiro dia útil da semana e sem aviso prévio, impactou de maneira negativa todas essas pessoas, que agora precisam "se virar nos 30" para conseguir chegar em seus destinos.

1.0.8.

1.0.9. <https://correiodecarajas.com.br/sem-aviso-previo-marabaenses-ficam-sem-transporte-publico-nesta-segunda-feira/>

1.0.10. Mesmo mediante o recebimento do aporte financeiro por meio do subsídio tarifário realizado mensalmente pela Prefeitura Municipal de Marabá, a compra mensal do vale transporte pela Prefeitura para os servidores públicos das secretarias e órgãos públicos da administração municipal, não se viu melhoria efetiva na prestação do serviço. Restando comprovada a má conservação de veículos, redução da frota que já era inferior ao quantitativo previsto na licitação, perda de condições técnicas, econômicas e operacionais impedindo a adequada prestação do serviço à comunidade;

1.0.11. Desde o início, o que se constata é a ausência da disponibilização por parte da CONCESSIONÁRIA de um sistema de acompanhamento (GPS) para a comunidade saber os horários e acompanhar o deslocamento dos ônibus nas rotas e nos horários diariamente, dificultando o acesso ao serviço com a condição minimamente favorável aos contribuintes em relação à utilização do transporte coletivo de passageiros;

Câmara vai realizar audiência pública para discutir rota universitária

publicado 02/05/2022 14h03, última modificação 02/05/2022 14h03

Na próxima quinta-feira, 5 de maio, o plenário da Câmara Municipal vai sediar uma audiência pública para discutir os problemas do transporte coletivo na Rota Universitária.

A pauta é fruto de diálogo entre o reitor da Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará (Unifesspa), Francisco Ribeiro, a vice-reitora, Lucélia Cavalcante, com membros da Comissão de Educação da Câmara Municipal, com participação dos vereadores Marcelo Alves e Eloi Ribeiro.

A Unifesspa apresentou à Comissão uma série de questões que têm sido apontadas por alunos que utilizam o transporte público, como: superlotação dos ônibus; rotas insuficientes; poucos ônibus; não funcionamento do bilhete único de integração, entre outros.

No último dia 20 de abril, ocorreu um ato de protesto, organizado pelo Diretório Central dos Estudantes (DCE) da Unifesspa, para pedir melhorias no transporte para a comunidade da Unifesspa e para toda a cidade.

Com o intuito de contribuir com soluções para melhorar o sistema de transporte público de Marabá, a reitoria da Unifesspa propôs que a instituição colabore no desenvolvimento de um sistema para monitoramento do ônibus por GPS, levando benefício para toda comunidade.



1.0.12.

1.0.13. <https://maraba.pa.leg.br/institucional/noticias/camara-vai-realizar-audiencia-publica-para-discutir-rota-universitaria>

1.0.14. Podemos evidenciar ainda que a CONCESSIONÁRIA não ofertou um canal de comunicação (denúncias/reclamações) destinado ao recebimento das cobranças e reclamações e/ou sugestões por parte da comunidade de Marabá, ferramenta essa que tem grande utilidade no processo de gestão e operação do serviço. O que impacta negativamente na ausência de indicadores de qualidade e eficiência na prestação do serviço, como recurso necessário para a realização do planejamento estratégico visando a melhoria da operação do serviço diário no município;

1.0.15. A população buscando o legislativo municipal para debater o tema, evidenciando a baixa qualidade e a falta de atendimento de qualidade;

Audiência Pública na Câmara Municipal debaterá Rota Universitária: transporte público

Está confirmada para esta quinta-feira, 5, na Câmara Municipal de Marabá audiência pública destinada a debater a questão do transporte público na rota universitária.

Sonho antigo dos acadêmicos que dependem do transporte público coletivo para se dirigirem às universidades locais, a rota universitária caminha para um entendimento final que beneficiará todos aqueles estudantes que dependem desse tipo de transporte.

Audiência começará às 9h30 no plenário do legislativo marabaense.

A Universidade Federal do Sul/Sudeste do Pará já aos vereadores uma série de questões que têm sido apontadas por alunos e servidores que utilizam o transporte público, como: superlotação dos ônibus; rotas insuficientes; poucos ônibus; não funcionamento do bilhete único de integração, entre outros.

No último dia 20 de abril, ocorreu um ato de protesto, organizado pelo Diretório Central dos Estudantes (DCE) da Unifesspa, para pedir melhorias no transporte para a comunidade da Unifesspa e para toda a cidade.

O ato teve apoio de sindicatos e da população marabaense.

Na oportunidade, o reitor da Unifesspa, Francisco Ribeiro,, falou sobre as dificuldades que os discentes têm enfrentado para assistir as aulas e apontou a falta de confiança dos alunos transporte público.

"A demanda do transporte já é histórica para a comunidade da Unifesspa. Precisamos contribuir com o debate sobre mobilidade urbana e garantir a oferta de um serviço público que contemple a realidade de estudantes e servidores", disse.

Com o intuito de contribuir com soluções para melhorar o sistema de transporte público de Marabá, a reitoria da Unifesspa propôs que a instituição colabore no desenvolvimento de um sistema para monitoramento do ônibus por GPS, algo que traga benefício para toda comunidade.

1.0.16.

1.0.17.

<https://www.hiroshibogea.com.br/audiencia-publica-na-camara-municipal-debatera-rota-universitaria-transporte-publico/>

1.0.18.

Não instalou tampouco implantou o centro de controle operacional como previsto no escopo da concessão, o que na prática, inviabilizou a adoção das melhores práticas de monitoramento e de gestão operacional durante a prestação do serviço, comprometendo completamente a qualidade, efetividade e eficiência necessária;

MARABÁ: Audiência pública vai ouvir população sobre transporte público na Rota Universitária

Por Folha do Bico - 29 de abril de 2022



Mais Lidas

PALMAS: SEBRAE
mobiliza colaboradores
em campanha de doação
de sangue e medula

12 de junho de 2022

Corpo de Bombeiros
controla princípio de
incêndio na Assembleia
Legislativa do Tocantins

12 de junho de 2022

Armas, munições e
prisioneiros: operação mira
suspeito de matar filho de
ex-prefeito no Tocantins

6 de junho de 2022

MP investiga possível
violação de direitos na

Alagoas



1.0.19.

1.0.20.

<https://folhadobico.com.br/maraba-audiencia-publica-vai-ouvir-populacao-sobre-transporte-publico-na-rota-universitaria/>

Drama do transporte coletivo em Marabá vira bate-boca em audiência pública

Discussão acalorada envolve estudantes universitários, secretários municipais, vereadores e dono da empresa Integração

/ Cidades / Por Redação / 25 de outubro de 2023



Acadêmicos da Unifesspa desafiaram em relação aos dilemas da chamada rota universitária



Marabá se tornou a cidade que padece nas linhas de ônibus e, como era de se esperar, a audiência pública sobre o transporte público de Marabá na manhã desta quinta-feira (26), no Plenarinho da Câmara Municipal, rendeu duradoura discussão e críticas de representantes da comunidade e estudantes universitários. Entre os principais pontos levantados, estão a concorrência desleal com transportes alternativos, a falta de integração e a necessidade de melhorias na qualidade do serviço da empresa Integração.

Estudantes universitários compartilharam suas experiências de locomoção com rotas universitárias inadequadas e falta de horários regulares. Com propriedade sobre o assunto, eles defenderam o passe livre, argumentando que grande parte dos estudantes é de baixa renda e enfrenta desafios financeiros consideráveis.

"Seis rotas foram cortadas e, agora, muitas das aulas, que eram para encerrar às 18 horas, acabam uma hora e meia antes. Mas, nem todos os professores se compadecem com nossa realidade e, por isso, acabamos recebendo falta", relatou Vitória, estudante de agronomia da Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará (Unifesspa).

1.0.21.

1.0.22.

<https://correiodecarajas.com.br/drama-do-transporte-coletivo-em-maraba-vira-bate-boca-em-audiencia-publica/>

Transporte municipal, em Marabá, sofre alterações para atender a comunidade acadêmica no período regular

Publicado: Sexta, 06 de Março de 2022, 16h42
Última atualização em Segunda, 07 de Março de 2022, 09h00
Acesso: 1077

Para atender a necessidade de transporte urbano, na retomada das atividades acadêmicas presenciais do período regular, a Unifesspa atuou, junto à Prefeitura de Marabá e à empresa prestadora, para realizar adequações no serviço ofertado. As modificações foram feitas com base nas avaliações do transporte durante o período intensivo (período a margem).

Um dos pontos levantados pela empresa foi o quantitativo de pessoas transportadas. No período intensivo, a média de passageiros foi de cerca de 30 usuários semanais, por viagem, número abaixo da capacidade total (em lotação) de um veículo. Esse número deve, naturalmente, aumentar, com o crescimento da demanda correspondente ao número de alunos e servidores que estarão em atividades nas três unidades do campus de Marabá.

A partir do dia 7 de março, serão implementadas, a princípio, as seguintes modificações na rota: seis novos horários de saída dos ônibus, incluindo agora o período noturno; acréscimo de um veículo na frota, que totaliza três ônibus para atendimento da comunidade acadêmica (rota universitária e rota Cidade Jardim).



Em relação ao bilhete único, que garante o pagamento de apenas uma passagem para aqueles usuários da rota que tenham origem em outras regiões da cidade, a empresa comprometeu-se a implementá-lo ainda neste mês de março, quando os ajustes técnicos para implementação deverão ser concluídos. Na próxima terça-feira (8), esta agência nova reunião entre a Unifesspa e a empresa, para o ajustamento dos detalhes específicos, como locais e documentação para emissão do bilhete.

William Silva, chefe da Divisão de Transportes e Logística, ligada à Secretaria de Infraestrutura (Sinfra) da Unifesspa, reafirma o compromisso da instituição no acompanhamento do serviço ofertado pela Prefeitura de Marabá. "Continuaremos monitorando e cobrando da Prefeitura a oferta de um serviço de qualidade, que atenda da melhor forma possível nossa comunidade acadêmica. Buscamos negociar com a Prefeitura e com a empresa prestadora de serviço aspectos semelhantes àqueles que a comunidade já estava acostumada com a oferta do transporte com nossos próprios recursos".

1.0.23.

1.0.24. <https://unifesspa.edu.br/noticias/5822-transporte-municipal-em-maraba-sofre-alteracoes-para-atender-a-comunidade-academica-no-periodo-regular>

1.0.25.

A relevância das ações realizadas pelo poder público municipal, se mostram extremamente necessárias, tendo em vista que os dados a nível nacional comprovam números impactantes, onde quase 50%(cinquenta por cento) dos municípios brasileiros não dispõe de serviço de transporte coletivo urbano, e principalmente, por se tratar de Marabá, como sendo uma das cidades que figura no rol, em que menos de 300 municípios brasileiros possuem população na faixa de 300 mil habitantes, o que sugere a uma obrigação em possuir as condições mais favoráveis possíveis relacionadas com a mobilidade urbana, e o transporte coletivo é o elemento propulsor dessa condição no município.



1.0.26.

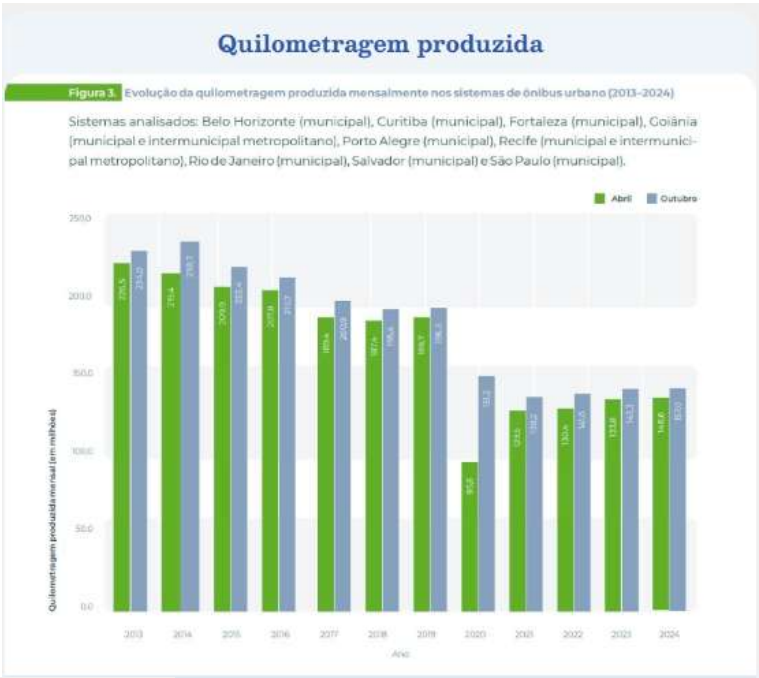
1.0.27.

Ao desempenhar ações voltadas à recuperação do serviço de transporte coletivo, é em decorrência dos indicadores de desempenho apurados ao longo da última década, que reportam um certo declínio no volume de passageiros transportados e a quilometragem produzida, significando uma medida indispensável a busca dessa recuperação do que se tem por premissa, tornar cada vez mais efetivo esse modal de transporte.

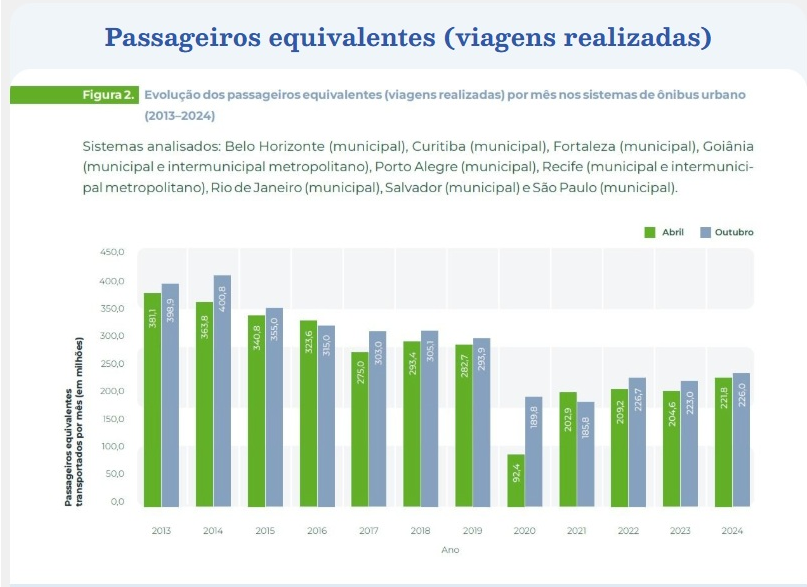
1.0.28.

Novamente nos valem das informações prestadas pela NTU, por meio do gráfico a seguir confirmando a realidade mencionada no parágrafo anterior.

1.0.29.
1.0.30.



ANUÁRIO 2024 - 2025



- 1.0.31. Por meio das várias matérias veiculadas na rede mundial de computadores, resta amplamente demonstrada e e fundamentalmente necessária a adoção de medidas necessárias à tornar mais eficiente o transporte coletivo de Marabá;
- 1.0.32. Há de considerarmos a inadequação da operação por parte da empresa CONCESSIONÁRIA, mesmo tendo recebido o terminal de integração municipal após a inauguração, se manteve resistente operando as rotas antigas e tradicionais, cuja extensão são gigantescas, o que impacta sobremaneira na eficiência e no tempo resposta precarizando o atendimento dos passageiros ao longo das rotas/linhas. Carecendo assim, de uma quantidade bastante significativa de ônibus em operação para tentar conseguir minimamente compensar as demoras, o trechos intermediários ao longo das rotas.
- 1.0.33. Tornando a utilização do terminal de integração municipal a solução mais palpável para reduzir tais impactos negativos na prestação do serviço de transporte coletivo em Marabá;
- 1.0.34. Com efeito, e diante do descumprimento contratual e da precariedade na prestação dos serviços verificada, foi determinada a adoção da intervenção administrativa na concessão do serviço público de transporte coletivo urbano anteriormente operado sob o Contrato nº 219/2020, com vistas a buscar de forma imediata medidas de enfrentamento a tamanha insuficiência ou inoperância, com o foco na construção de soluções exequíveis, que possibilitem assegurar o acesso da população à mobilidade urbana no Município de Marabá;
- 1.0.35. Trata-se de medida voltada à **proteção do interesse público e à continuidade de serviço essencial**, nos termos do artigo 6º da Constituição Federal, da Lei nº 8.987/1995 (Lei de Concessões), da Lei nº 12.587/2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana) e da Lei nº 14.133/2021 (Nova Lei de Licitações e Contratos Administrativos).
- 1.1. FINALIDADE: o serviço de transporte público coletivo urbano de Marabá/PA, necessita de resgate, fortalecimento, modernização e atualização com vistas a atender melhor a comunidade de usuários do serviço, especialmente naqueles bairros mais afastados dos núcleos centrais do município.
- 1.1.1. O serviço a ser prestado é o **transporte público coletivo urbano de passageiros**, com atendimento às principais áreas da cidade de Marabá, incluindo centros comerciais, polos educacionais, unidades de saúde, núcleos habitacionais e áreas de expansão urbana. Sendo esse um dos serviços de competência municipal conforme o inciso IX do Art. 9º da Lei Orgânica do Município de Marabá;
- 1.1.2. O serviço deverá respeitar padrões de acessibilidade, conforto, segurança e regularidade, bem como garantir a integração modal e a mobilidade da população, em especial das camadas mais vulneráveis.
- 1.2. A Secretaria Municipal de Segurança Institucional de Marabá - SMSI - Departamento Municipal de Transporte Urbano - DMTU realizou um redimensionamento de rotas visando reorganizar o escopo da operação de modo a permitir que a prestação do serviço de transporte coletivo urbano atenda de

forma eficaz e adequada toda a extensão territorial do município.

1.3. O modelo operacional está baseado na **análise técnica e no redimensionamento das rotas**, conforme estudo da Secretaria Municipal de Segurança Institucional (SMSI), e prevê:

- **Rotas e extensão:** Definição de rotas com cobertura ampliada em bairros e núcleos urbanos atualmente desassistidos, incluindo áreas do Minha Casa Minha Vida, com detalhamento de extensão quilométrica por itinerário.
- **Frequência mínima:** Estimada em **20 viagens diárias por rota**, considerando os horários de pico e de menor demanda.
- **Horário de operação:** Das **05h30min às 23h30min**, cobrindo os três turnos escolares, jornadas administrativas, bancárias, comerciais e plantões de saúde, 7 (sete) dias por semana.
- **Abrangência do atendimento:** Cobertura estratégica de:
 - Instituições de ensino (fundamental, médio e superior);
 - Unidades de saúde de urgência e atenção básica;
 - Áreas comerciais e bancárias;
 - Bairros populares, zonas periféricas e núcleos urbanos;
 - Polos industriais e órgãos públicos descentralizados.

1.4. NATUREZA DO OBJETO: comum.

1.5. NATUREZA DA CONTRATAÇÃO: prestação de serviço contínuo.

1.6. A solução tem por objetivo promover um conjunto de ações que visam RESGATAR, AMPLIAR, MODERNIZAR, ATUALIZAR E FORTALECER o serviço de transporte público coletivo do Município, e poder aumentar a oferta de ônibus para atender de maneira mais satisfatória a população.

1.7. Uma das estratégias desta solução será a implantação da operação de forma integrada a partir do redimensionamento de rotas que foi realizado pela Secretaria Municipal de Segurança Institucional - SMSI, e poder operar as respectivas rotas utilizando como ponto focal, o terminal de integração municipal reduzindo as distâncias por meio desta importante ferramenta de conexão entre os percursos, reduzindo o tempo de espera dos passageiros e melhorando as condições de deslocamento dos usuários que dependem do transporte coletivo proporcionando melhores condições de integração entre os núcleos e bairros da cidade, alcançando as populações mais afastadas dos centros urbanos.

1.8. Considerando que a partir do redimensionamento das rotas que fora realizado, constatou-se a possibilidade de realizar os deslocamentos dos ônibus em rotas mais curtas e mais eficientes, com menor tempo de percurso e a consequente redução da espera dos usuários nos pontos de parada, promovendo a integração entre os diferentes bairros da cidade e atendendo melhor os contribuintes.

1.9. Isso será possível a partir da atuação direta da Prefeitura Municipal de Marabá, por meio da SMSI, respaldado pela previsão dos incisos que integram o Art. 10 da Lei Municipal nº 17344 de 2009. Artigo

- 1.9.1. A Administração manterá integralmente:
- 1.9.2. (i) a titularidade do serviço e sua gestão (planejamento de oferta/rotas/horários, política tarifária e atendimento a gratuidades);
- 1.9.3. (ii) o relacionamento com os usuários;
- 1.9.4. (iii) a arrecadação e o custeio de combustível; e
- 1.9.5. (iv) o poder de fiscalização e sancionamento.

2. ÁREA REQUISITANTE

Secretaria Municipal de Segurança Institucional de Marabá - SMSI - Departamento Municipal de Transporte Urbano - DMTU.

3. DESCRIÇÃO DOS REQUISITOS DA CONTRATAÇÃO

Este processo licitatório tem em seu objeto a contratação de empresa para a locação de veículos urbanos tipo ônibus leve ou micro-ônibus, com motorista, acessibilidade, quilometragem livre, sem combustível, com seguro para terceiros, motor a diesel, ar-condicionado, rastreamento, capacidade para no mínimo 31 (trinta e uma) pessoas sentadas e demais especificações em conformidade com as normas, legislações e resoluções vigentes, destinados ao transporte de pessoas no Município de Marabá/PA, sob a gestão da Secretaria Municipal de Segurança Institucional - SMSI, conforme condições, especificações, obrigações e exigências estabelecidas no termo de referência.

A empresa contratada deverá disponibilizar veículos urbanos tipo ônibus leve ou micro-ônibus, com motoristas nas condições técnicas, operacionais e de segurança no trânsito para atender e realizar os deslocamentos necessários durante o transporte de pessoas nos percursos e horários que for demandado pela contratante.

3.1. Fiscalização e Controle:

- 3.1.1. A fiscalização do contrato e da prestação do serviço será realizada pela SMSI/DMTU;

3.2. Aspectos Legais e de Conformidade:

- 3.2.1. A contratada deverá cumprir integralmente a legislação aplicável, incluindo:
 - 3.2.1.1. Lei Federal nº 10.098/2000 - Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida;
 - 3.2.1.2. Lei Federal nº 12.587/2012 - Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
 - 3.2.1.3. Lei Municipal nº 17.344/2009 - Institui o Sistema Municipal de Transporte;
 - 3.2.1.4. Lei Federal nº 13.146/2015 - institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência;
 - 3.2.1.5. Lei Federal nº 14.133/2021 - Lei de Licitações e Contratos Administrativos;
 - 3.2.1.6. ABNT NBR 15570/2008 e NBR 14022;
 - 3.2.1.7. Resolução nº 961/2022 do CONTRAN;
 - 3.2.1.8. Manual do Transporte Público de Passageiros (ANTP);
 - 3.2.1.9. Normas do DMTU e demais normas locais pertinentes;
 - 3.2.1.10. Obrigações fiscais, trabalhistas e previdenciárias;
 - 3.2.1.11. Atendimento a gratuidades e tarifas públicas fixadas;
 - 3.2.1.12. Responsabilidade por danos a terceiros e ao patrimônio público.

4. LEVANTAMENTO DE MERCADO

4.1. Durante o Estudo Técnico Preliminar para esta contratação foram verificadas as seguintes alternativas como solução para a Demanda do Transporte Público Coletivo de Marabá/PA:

SOLUÇÃO 01: RENOVAÇÃO DO SUBSÍDIO TARIFÁRIO AO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO NO MUNICÍPIO.

4.2. Considerações: a referida renovação mostra-se inviável, pois atualmente a demanda do município consiste na adequação do transporte público coletivo no sentido de RESGATAR, AMPLIAR, MODERNIZAR, ATUALIZAR E FORTALECER o serviço de transporte público coletivo do Município, o que inicialmente a gestão municipal realizou o redimensionamento das rotas, permitindo a redução de distâncias, redução de tempo de espera dos usuários, reais possibilidades de maior captação de usuários do transporte coletivo, melhores condições de atendimento e prestação do serviço, consequente redução de custos operacionais por parte da empresa, ampliando a área de cobertura, atuação e atendimento por meio das rotas do itinerário e por aumentar tanto o quantitativo de ônibus quanto a quantidade de rotas existentes. Entretanto, mesmo diante de tentativas de adequação, a CONCESSIONÁRIA se mostrou resistente em não cumprir a ORDEM DE SERVIÇO expedida, e se mantendo em uma operação praticando a operação da forma tradicional, percorrendo longas distâncias e aumentando significativamente o tempo de percurso, ensejando em maior demora e aumento de espera dos usuários. Dessa forma, com a operação tradicional e antiga, defasada, não seria possível implementar a nova sistemática de atendimento do transporte coletivo em Marabá;

4.3. A SMSI realizou várias reuniões com os representantes da empresa CONCESSIONÁRIA afim de promover o resgate da prestação do serviço de transporte coletivo em Marabá, e uma delas foi para apresentar as novas rotas fruto do redimensionamento realizado pela SMSI.

4.4. Ao repassar as explicações sobre as novas rotas a serem atendidas conforme o redimensionamento realizado pela referida secretaria, ao passo que a empresa CONCESSIONÁRIA apresentou o seu ACEITE durante a reunião, chegou a enviar a proposta do quadro de horário para o atendimento da demanda, porém, após receber a ORDEM DE SERVIÇO formalizando a demanda a ser cumprida, não providenciou o cumprimento;

4.5. *Dessa forma, inviável a renovação para a eventual continuidade do repasse do subsídio tarifário, sem qualquer evidência fática de empenho da CONCESSIONÁRIA em adotar medidas de melhoria na prestação do serviço. Assim, se descarta a solução 01;*

SOLUÇÃO 02: AQUISIÇÃO DE FROTA PRÓPRIA DE VEÍCULOS URBANOS TIPO ÔNIBUS LEVE OU MICRO-ÔNIBUS PARA SUPRIR AS NECESSIDADES DO TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DO MUNICÍPIO.

4.6. Considerações: a aquisição de uma frota própria de até 40 (quarenta) ônibus de uma única vez seria demasiadamente onerosa ao município, que atualmente não possui condições de arcar com um custo tão elevado, impactando sobremaneira a saúde financeira da Prefeitura Municipal de Marabá. Levando-se em consideração que não seria suficiente uma eventual contratação/aquisição de quantitativo de forma parcial e gradativa, pois quantidades inferiores já restaram comprovadas que não se sustentam para o atendimento necessário. A solução de quantidade, seria na sua totalidade, de até 40 (quarenta) ônibus para suprir toda necessidade das rotas do município de forma regular, sob pena de se realizar licitação que não cumpriria efetivamente a demanda, o que impacta sobremaneira no orçamento municipal em uma única parcela de pagamento e continuaria a insuficiência da prestação do serviço;

4.7. *Dessa forma, inviável financeiramente a aquisição da frota de ônibus num único exercício financeiro, pelo que se descarta a solução 02.*

SOLUÇÃO 03: LOCAÇÃO DE VEÍCULOS URBANOS TIPO ÔNIBUS LEVE OU MICRO-ÔNIBUS PARA TRANSPORTE COLETIVO COM MOTORISTA NO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO URBANO DE MARABÁ/PA.

4.8. Considerações: pelos estudos realizados pela equipe de planejamento e conforme deliberação dos servidores envolvidos neste estudo, a Solução 03 mostra-se a mais adequada para esta demanda. Vejamos.

4.9. De modo complementar, em recente ESTUDO TÉCNICO realizado pela Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará - UNIFESSPA, restou consolidada com sendo mais vantajosa para o resgate do transporte coletivo urbano de Marabá, a partir da locação de veículos para o transporte de pessoas no Município.

Da justificativa pela escolha da solução de mercado aparentemente mais adequada à demanda municipal:

4.10. Registra-se que na análise da Solução 03 a equipe de planejamento constatou que se trata da mais adequada financeiramente, pois permite a execução de uma sistemática que garante ao município a possibilidade de prestar este serviço essencial e contínuo à população de forma menos onerosa e sem tantos impactos ao Erário Público. Explico:

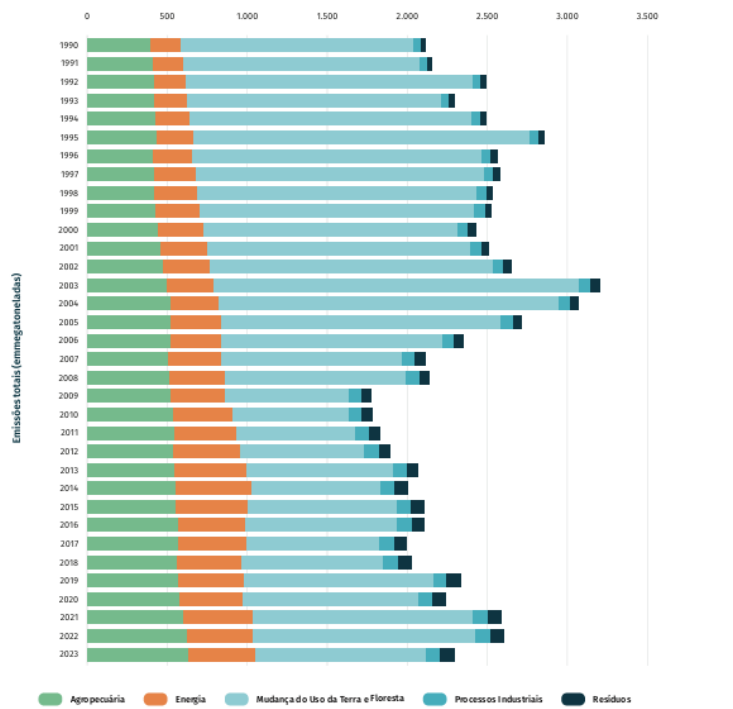
4.11. Ao optar pela contratação de empresa prestadora de serviços de locação de veículos urbanos tipo ônibus leve ou micro-ônibus, com acessibilidade, ar condicionado, manutenção, Seguro contra terceiros (passageiros e terceiros envolvidos) e quilometragem livre, e operador (motorista) o município será capaz de prover à população uma efetiva garantia de integração e acessibilidade à cidadania pelo transporte da população entre os diversos núcleos existentes na cidade.

4.12. Além disso, a locação dos veículos para transporte coletivo consiste na pretensão da Prefeitura Municipal de Marabá em ofertar para a população do município, um serviço com mais conforto, acessibilidade, mais agilidade, redução do tempo de percurso e da espera dos usuários, maior nível de segurança no transporte por meio de veículos novos e que possuirão acessibilidade, ar condicionado, com o fornecimento de equipamento específico para monitoramento de veículo em tempo real (rastreador), Sistema de Wi-Fi embarcado, manutenção, Seguro contra terceiros (passageiros e terceiros envolvidos) e quilometragem livre, e operador (motorista), favorecendo maior comodidade e segurança aos usuários do serviço.

4.13. O serviço de transporte coletivo urbano é a espinha dorsal da mobilidade urbana de uma cidade, um instrumento que permite ao cidadão exercer a sua cidadania, a sua inclusão social, sua participação e o acompanhamento do desenvolvimento do município e acesso aos órgãos públicos básicos de forma universal pela população.

4.14. Temos a compreensão de que a prestação deficiente do referido serviço impacta diretamente na influência constante e cada vez mais intensa da utilização pelas pessoas da cidade, de veículos próprios e/ou serviços de transporte individual, e isso remete ao aumento de veículos em circulação nas vias do município, formação de congestionamentos, aumento da poluição atmosférica por meio da emissão dos gases de efeito estufa. Fatores que tendem a prejudicar e retardar o desenvolvimento da cidade.

Figura 1 Emissões totais por setor no Brasil (1990-2023)



A categoria 'Transportes' contribuiu com 9,7% das emissões totais, sendo que, somente a subcategoria 'Rodoviário' emitiu 9,0%. A atividade 'Transporte de passageiros' (automóveis, ônibus, comerciais leves e motocicletas) foi responsável por 4,9% das emissões totais. Já os ônibus (urbanos, rodoviários e de fretamento) representam somente 0,8% do total de emissões (19,3 MtCO₂eq), conforme destacado nas Figuras 2 e 3, que apresentam os dados publicados pelo SEEG para o ano de 2023.

Fonte: Sistema de Estimativa de Emissões de Gases (SEEG) do Observatório do Clima.

Fonte: Pesquisa temática, elaborada pela Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) 2024 Modernização tecnológica da frota do transporte coletivo urbano: relatório preliminar/ Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos. - Brasília: NTU, 2024. 41 p. (Série Pesquisas Temáticas NTU, 1) Bibliografia ISBN: 978-65-992900-1-5 1. Transporte Urbano. 2. Tecnologia. I. Título. CDU 656.1/.5 Acesso disponível em: <https://www.ntu.org.br/novo/Default.aspx?v=1232>.

Conforme as descrições e o gráfico acima, comprova-se que há redução taxa de emissão de poluentes na atmosfera quando o transporte público funciona de forma efetiva e atende as demandas da população.

Isto porque os meios de locomoção individual impactam diretamente no custo mais elevado para o cidadão, um custo social elevado para o poder público, e a necessidade de intervenções mais constantes do poder público para mitigar os fatores decorrentes da utilização em escala crescente dos meios de transporte individual.

A locação de até 40 (quarenta) veículos urbanos tipo ônibus leve ou micro-ônibus vai proporcionar maior agilidade nos deslocamentos do transporte coletivo de passageiros no perímetro urbano, gerando agilidade, reduzindo e/ou eliminando a demora e o tempo de espera dos passageiros, bem como, o tempo de percurso das rotas.

4.14.2. Os veículos a serem locados possuirão tecnologia que atende aos requisitos de redução da emissão de poluentes em conformidade com as normas ambientais brasileiras definidas pelo CONAMA, o que se traduz em significativas vantagens para o município.

4.14.3. A exigência para que os veículos sejam novos assegura a menor probabilidade de sofrer danos/panes mecânicos, interrupções nas viagens, que recorrentemente reduzem o desconforto e aumentam a insatisfação dos usuários do serviço, configurando-se mais vantajosa a locação de veículos novos.

4.14.4. Uma vez que se consiga reduzir a utilização dos meios de deslocamento individual, certamente vai ser percebido a redução dos sinistros de trânsito que envolvem em sua maioria, veículos de transporte individual, sejam próprios ou de terceiros, com ênfase para veículos de duas rodas devido a sua vulnerabilidade.

4.14.5. Por conseguinte, poderá ser atingido o princípio da economicidade em face da redução dos gastos financeiros com primeiros socorros, atendimentos de emergência hospitalar, tratamento fora de domicílio, internações e até reabilitação para os casos mais graves. Tudo isso a partir da melhoria da prestação do transporte coletivo urbano, mediante a adoção de medidas estratégicas de gestão pública em favor do transporte coletivo com prioridade de deslocamentos da população. Sendo assim, figura como uma das mais importantes decisões no âmbito municipal neste momento.

4.14.6. Por oportuno, manter o serviço com melhores condições já descritas acima, e com a oferta de tarifa menor do que é praticada por outros meios de transporte de natureza individual, também vai se traduzir em vantajosidade para a comunidade local, que atualmente sobrevive de meios alternativos e até mesmo clandestinos de transporte.

4.14.7. Na atualidade, vemos diversas prefeituras do país enviando todos os esforços possíveis na direção de poder resgatar, e/ou fortalecer a prestação do serviço de transporte coletivo urbano, dada a sua importância para o desenvolvimento socioambiental, econômico, a sustentabilidade, estando em sintonia com os instrumentos normativos brasileiros que definem a mobilidade urbana como uma relevante política pública para os municípios brasileiros.

4.14.8. Nesse sentido, a prestação de transporte coletivo atualmente é um serviço que necessita de atualização para que os espaços afastados do centro sejam contemplados pelo serviço, além de melhor otimizar a demanda dentro de cada núcleo da cidade, dando maior celeridade ao transporte dentro de cada núcleo.

4.14.9. A contratada não arrecadará tarifas nem explorará receitas acessórias, não terá exclusividade, nem assumirá risco de demanda/receita. Sua remuneração é exclusivamente contratual, por disponibilidade com SLAs. Assim, o núcleo contratual é de locação/serviço comum padronizado, cabível em pregão.

4.14.10. A opção pela locação, em vez de aquisição de frota ou delegação por concessão, mostra-se mais vantajosa no curto/médio prazo diante:

4.14.11. (a) da necessidade de continuidade do serviço essencial;

- 4.14.12. (b) da inexistência de tempo hábil para estruturar uma delegação de longo prazo;
- 4.14.13. (c) da possibilidade de ajuste fino da oferta e de desmobilização ao término; e
- 4.14.14. (d) da alocação de riscos típica de fornecimento/serviço, com pagamento condicionado a SLAs.
- 4.14.15. O prazo contratual e eventuais prorrogações observarão avaliações periódicas de vantajosidade e desempenho.

Insta frisar que a contratação pretendida, não se refere à substituição de concessão, mas, da adoção de um instrumento técnico jurídico e operacional capaz de permitir à Prefeitura Municipal de Marabá possa assumir ade fato a responsabilidade legal pelo serviço de transporte coletivo municipal, operando diretamente o serviço, assumindo os riscos diretos da operação, valendo-se das condições e características desta contratação para fazer o devido enfrentamento em busca de resgatar e fortalecer o transporte público municipal e a mobilidade urbana de Marabá. Cabendo á contratante realizar os acompanhamentos periódicos e produzir os relatórios de desempenho e resultados alcançados ao longo da contratação supra.

4.14.16. Outrossim, o serviço público de transporte permanece sob gestão direta da Administração Municipal, quais sejam, (planejamento de oferta, definição de rotas/horários, política tarifária, atendimento a gratuidades, relacionamento com usuários e comunicação oficial).

4.14.17. Assim, depreende-se de tal realidade, como perfeitamente JUSTIFICÁVEL a contratação a que se pretende com esta licitação, mediante a comprovação dos esforços da gestão municipal a busca por garantir melhoria do transporte coletivo urbano da cidade.

5. DESCRIÇÃO DA SOLUÇÃO COMO UM TODO

Os veículos urbanos tipo ônibus leve ou micro-ônibus a serem locados por meio desta contratação serão utilizados a serviço da Prefeitura Municipal de Marabá, para o transporte de pessoas em rotas e horários definidos pela CONTRATANTE no perímetro urbano de Marabá.

A contratada deverá apresentar os veículos locados com motoristas em quantidade suficiente para atender diariamente (7 dias por semana - incluindo feriados) nas rotas e horários estabelecidos pela CONTRATANTE. Devendo arcar com todos os custos e encargos de natureza trabalhista, ficando a CONTRATANTE isenta de tais responsabilidades em face dos empregados da CONTRATADA;

As características do sistema viário local e os itinerários do serviço de transporte coletivo e as várias categorias de usuários que utilizarão os veículos exigem a necessidade de veículos com no mínimo duas portas.

A distância a ser percorrida por dia, o tipo de via e terreno a ser transitado e a duração das viagens exigem a utilização de veículos urbanos tipo ônibus leve ou micro-ônibus, com capacidade mínima de 31 passageiros sentados.

A Contratada somente poderá iniciar os serviços quando autorizada pela Contratante, utilizando apenas veículos em perfeito estado de funcionamento, conservação e higiene, conforme os requisitos já estabelecidos neste Estudo Preliminar, os quais deverão passar por inspeção prévia a ser realizada por agente da Contratante;

A Contratada apresentará os veículos com toda a documentação exigida pela legislação em vigor, com manutenção em dia, bem como Garantia e Manual de Instruções, fornecidas pelos fabricantes e com todos os equipamentos de segurança previstos em Lei;

A frequência, os itinerários, bem como os locais de embarque e desembarque deverão ser estabelecidos pelo órgão contratante, conforme as especificidades das linhas que irão operar;

Os itinerários e os horários pré-determinados somente poderão ser alterados de comum acordo com o órgão contratante e sempre que for necessário, em decorrência de obras e/ou impedimentos temporários e/ou mudanças no sentido de tráfego;

Deverão ser apresentadas informações detalhadas sobre os veículos que serão disponibilizados para a contratação em tela, cabendo à **Contratada responsabilizar-se-á pelas despesas de licenciamento anual, IPVA, seguro obrigatório contra terceiros (passageiros e terceiros envolvidos) multas de trânsito, multas de contrato e outras despesas complementares;**

A Contratada indicará e manterá um representante que possa ser responsável pelo gerenciamento dos serviços, com poderes de representante ou preposto, para tratar com a Contratante, dos assuntos relacionados à execução do Contrato, bem como para fornecer assessoria e informações necessárias à boa execução e gestão contratual;

A Contratada deverá manter os veículos segurados contra danos contra terceiros;

A contratada será responsável por despesas de guinchos, franquias de seguro, bem como outras despesas relativas a veículos sinistrados e/ou com pane seca/mecânica e similares...;

É responsabilidade da Contratada a realização das revisões de garantia e manutenção preventiva e corretiva dos veículos, inclusive da troca de lubrificantes, pneus e demais componentes e peças necessárias ao perfeito funcionamento dos veículos locados e consequentes atendimentos às obrigações contratuais, responsabilizando-se por todas as despesas delas decorrentes;

A contratação de locação dos veículos terá a vigência correspondente ao período de 60 (sessenta) meses por preço definido em licitação, prorrogável por igual período;

A Contratada deverá adotar as práticas de sustentabilidade previstas no art. 6º da Instrução Normativa SLTI/MP nº 1, de 19/01/2010, no que couber;

Da manutenção e assistência técnica

Será de responsabilidade da CONTRATADA providenciar os serviços de garantia, de manutenção e assistência técnica e remoção dos veículos, disponibilizando locais aptos a realizar os serviços de manutenção mecânica prestadas no próprio município de Marabá/PA de forma a garantir a continuidade do objeto de contrato, evitando interrupção do transporte de pessoas, maiores transtornos e prejuízos para a contratante e para a segurança do trânsito e transporte local;

6. ESTIMATIVA DAS QUANTIDADES A SEREM CONTRATADAS

6.1. A quantidade estimada da locação **de até 40 (quarenta)** veículos urbanos tipo ônibus leve ou micro-ônibus encontra respalda nos seguintes parâmetros identificados pela equipe de planejamento durante o Estudo Técnico Preliminar da Contratação:

- a) Necessidade de adequação das rotas com nova sistemática que nunca foi experimentada por este município anteriormente;
- b) Acréscimo de rotas contemplando bairros que anteriormente não recebiam o transporte coletivo;
- c) Necessidade constante de avaliação da efetividade das novas rotas, mediante pesquisa de satisfação com a população;
- d) Impossibilidade de, concretamente, definir um número exato de veículos que seria suficiente para as adequações realizadas.

6.1.1. Este quantitativo foi definido com base em informações fornecidas pela Secretaria Municipal de Segurança Institucional - SMSI, que foram condensadas e disponibilizadas no documento anexo Certidão Análise do Transporte Coletivo de Marabá (id. SEI: 0621933), que considera:

- a) As distâncias entre as rotas atualmente existentes;
- b) A relação entre a quantidade de passageiros atendidos mensalmente pelo transporte público e as capacidades de cada veículo a ser locado;
- c) Tempo estimado entre rotas;

d) A nova sistemática de rotas em que os veículos deverão circular dentro de um mesmo núcleo da cidade, enquanto outros ônibus irão circular de um núcleo para o outro;

e) As novas rotas que foram acrescentadas

A contratação ocorrerá de forma gradual, de acordo com os seguintes prazos:

A Primeira contratação será de 15 (QUINZE UNIDADES);

No segundo momento, no intervalo de 04 (quatro meses) será contratado mais 15 (QUINZE UNIDADES)

Na terceira contratação, no intervalo de 04 (quatro meses) será contratado mais 10 (DEZ UNIDADES).

a flexibilidade de contratação se faz necessário em razão dos acompanhamentos e avaliações de desempenho da atividade ao longo do período, priorizando e assegurando uma verdadeira economia ao Erário, por evitar uma contratação imediata de 40 (quarenta) veículos com certa incerteza de quantitativo de pessoas transportadas, consoante à realidade em que se encontra o transporte coletivo urbano de Marabá.

7. ESTIMATIVA DO VALOR DA CONTRATAÇÃO

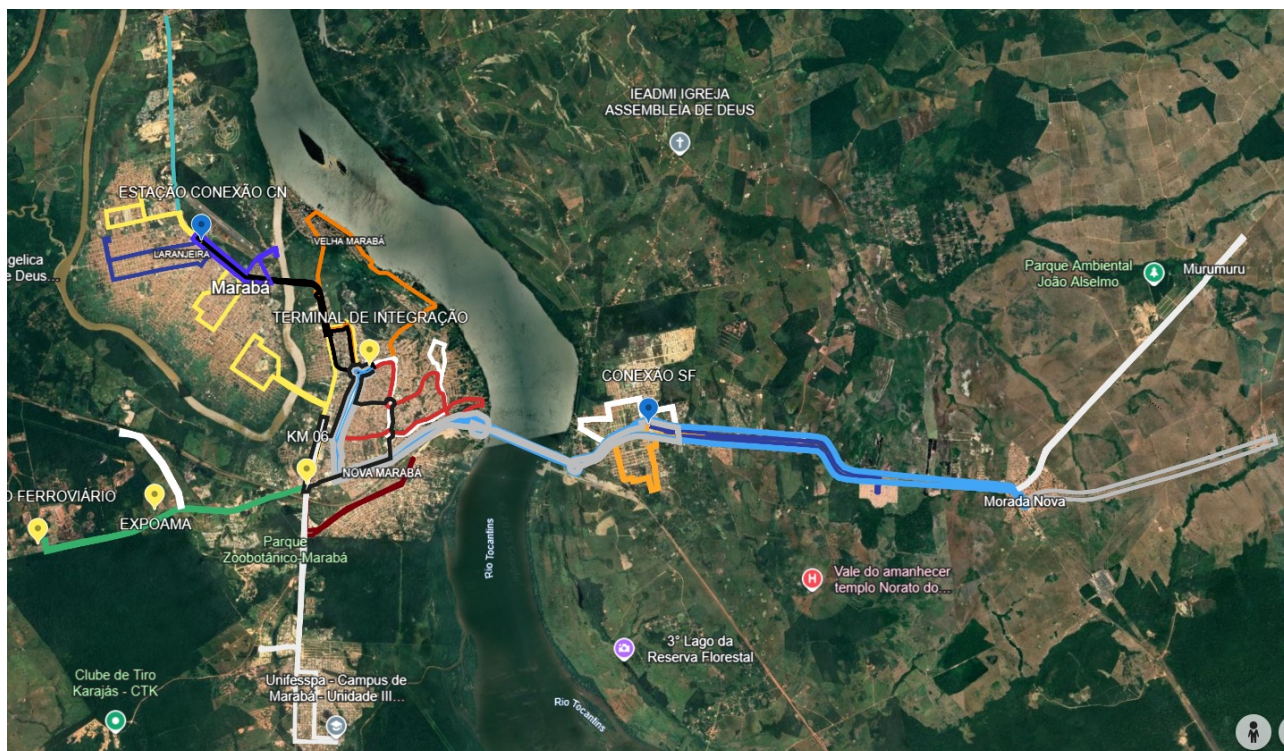
7.0.1. O valor mensal estimado da contratação corresponde ao valor de R\$ 2.208.523,60 (Dois milhões, duzentos e oito mil, quinhentos e vinte e três reais e sessenta centavos reais).

7.0.2. O valor anual estimado da contratação é de R\$ 26.502.283,20 (vinte e seis milhões, quinhentos e dois mil, duzentos e oitenta e três reais e vinte centavos).

7.0.3. O valor estimado tem como base o modelo operacional oriundo da **análise técnica e no redimensionamento das rotas**, conforme estudo da Secretaria Municipal de Segurança Institucional (SMSI), bem como a Média mensal estimada de usuários de aproximadamente 79.573,4 passageiros e a Média mensal de km rodados de aproximadamente 51.965,49 km.

- 7.0.4. **Rotas e extensão:** Definição de rotas com cobertura ampliada em bairros e núcleos urbanos atualmente não contemplados pelas rotas vigentes, incluindo áreas do Minha Casa Minha Vida, com detalhamento de extensão quilométrica por itinerário.
- 7.0.5. **Frequência mínima:** Estimada em **20 viagens diárias por rota**, considerando os horários de pico e de menor demanda.
- 7.0.6. **Horário de operação:** Das **05h30min às 23h30min**, cobrindo os três turnos escolares, jornadas administrativas, bancárias, comerciais e plantas de saúde.
- 7.0.7. **Abrangência do atendimento:** Cobertura estratégica de:
 - 7.0.8. Instituições de ensino (fundamental, médio e superior);
 - 7.0.9. Unidades de saúde de urgência e atenção básica;
 - 7.0.10. Áreas comerciais e bancárias;
 - 7.0.11. Bairros populares, zonas periféricas e núcleos urbanos;
 - 7.0.12. Polos industriais e órgãos públicos descentralizados.

7.0.13. Mapa ilustrativo do redimensionamento das rotas do transporte coletivo elaborado pela SMSI



8. JUSTIFICATIVA PARA O PARCELAMENTO OU NÃO DA SOLUÇÃO

8.0.1. O parcelamento não se justifica por se tratar de um único item de contratação, e por sua singularidade que envolve o processo de locação, manutenção, assistência técnica, fornecimento de motoristas em regime de dedicação exclusiva de mão de obra. A capacidade de execução completa do objeto requer uma sequência de ações e responsabilizações que possuem característica indivisível para a sua concretização.

8.0.2. Neste caso, não se vislumbra a possibilidade de parcelamento da solução de objeto, inviável por sua própria natureza;

9. CONTRATAÇÕES CORRELATAS E/OU INTERDEPENDENTES

9.0.1. A contratação de empresa especializada na prestação de serviços técnicos especializados de bilhetagem eletrônica necessária para a utilização dos usuários nos veículos locados para o transporte de pessoas no município de Marabá/PA.

9.0.2. Contratação para aquisição de combustível para abastecimentos dos veículos oficiais da Prefeitura de Marabá/PA, atualmente existe o

9.0.3. Contratações de empresas de engenharia para instalação de novos pontos de parada (embarque e desembarque) e sinalização vertical de indicação dos pontos de parada para contemplar as novas rotas.

10. ALINHAMENTO ENTRE A CONTRATAÇÃO E O PLANEJAMENTO

10.1. A contratação pretendida está em consonância com as seguintes normas legais:

10.2. LEI Nº 12.587/2012 - QUE INSTITUI AS DIRETRIZES DA POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

10.3. LEI ORGÂNICA DE MARABÁ - ART. 197, INCISOS IV E V CITADOS A SEGUIR:

IV – RESPONSABILIDADE DO PODER PÚBLICO PELO TRANSPORTE COLETIVO, CONSIDERADO DE CARÁTER ESSENCIAL, ASSEGURADO MEDIANTE TARIFA CONDIZENTE COM O PODER AQUISITIVO DA POPULAÇÃO E GARANTIA DE SERVIÇO ADEQUADO AO USUÁRIO; (REDAÇÃO DADA PELA EMENDA Nº 35/2000)

V – ESTABELECIMENTO DE CRITÉRIOS DE FIXAÇÃO DE TARIFAS E OBRIGATORIEDADE DE PUBLICAÇÃO A CADA FIXAÇÃO OU REAJUSTE DOS CRITÉRIOS E DAS PLANILHAS DE CÁLCULO NOS ÓRGÃOS DE IMPRENSA EXISTENTES NO MUNICÍPIO E COMUNICAÇÃO À CÂMARA MUNICIPAL; (REDAÇÃO DADA PELA EMENDA À LEI ORGÂNICA Nº 52/2018)

10.4. Lei Municipal Nº 17.344/2009 - Lei Geral do Transporte que instituiu o Sistema Municipal de Transporte em Marabá;

10.5. O objeto da contratação está previsto no Plano de Contratações Anual 2025, conforme detalhamento a seguir:

ID PCA no PNCP: 27993145000197-0-000001/2025

Data de publicação no PNCP: 15/05/2024

Id do item no PCA: 430

Classe/Grupo: 732 - SERVIÇOS DE LEASING OU ALUGUEL RELACIONADOS A OUTROS BENS

Identificador da Futura Contratação: 928243-56/2025

11. BENEFÍCIOS A SEREM ALCANÇADOS COM A CONTRATAÇÃO

Os benefícios diretos da presente contratação serão:

- Capacidade operacional da Prefeitura de Marabá em operar diretamente o serviço de transporte coletivo urbano municipal.
- Redimensionamento das rotas;
- Redução das distâncias percorridas;
- Maior expansão de cobertura nos logradouros e complexos habitacionais;
- Implantação gradativa de novas conexões nos bairros Cidade Nova e São Félix;
- A melhoria na prestação do serviço de transporte coletivo;
- Redução do tempo de espera dos usuários;
- Redução do tempo de percurso nas rotas;
- Oferta de veículos novos com mais conforto e conectividade;
- Geração de Emprego e Renda por meio de contratação de pessoal para atuar na operação (condutores e setores administrativos);
- Maior vida útil dos veículos novos e consequente menor risco de pane mecânica, menor chance de passageiros abandonados na via durante o deslocamento;
- A garantia à população de efetivo acesso à cidadania.

A partir desses apontamentos, podemos afirmar que teremos mais agilidade no deslocamento do transporte coletivo, atendendo e assistindo melhor a população, por meio de uma demonstração do resgate de confiança da população na gestão municipal e no referido serviço, a partir da locação que se pretende.

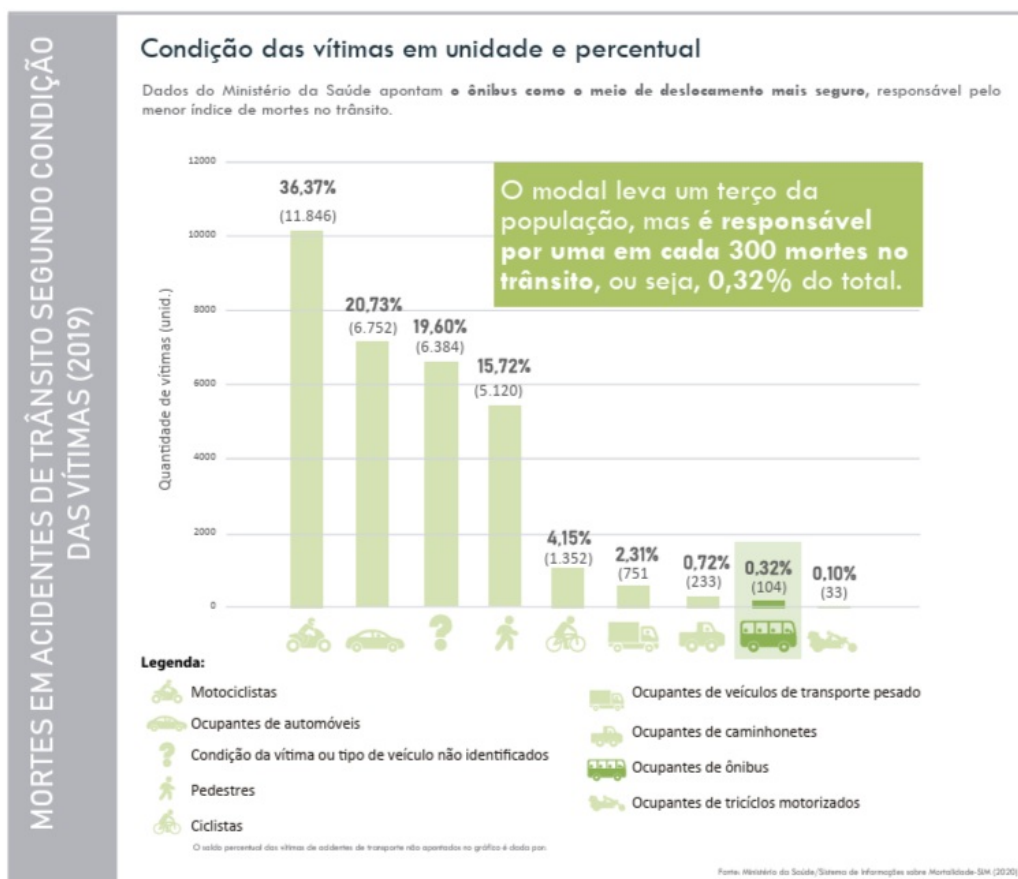
Logo, por se tratar de veículos que possuirão tecnologia de baixa emissão de poluentes conforme normas do CONAMA, e de baixo consumo de combustível na operação, teremos um transporte mais eficiente, mais rápido, confiável, para suprir a necessidade da população que necessita se deslocar, resultando em mais economia financeira podendo com uma única tarifa percorrer vários núcleos da cidade.

A partir da tomada de decisão do executivo municipal em administrar diretamente o serviço de transporte coletivo, investindo prioritariamente no transporte coletivo de passageiros, demonstram a preocupação da Prefeitura Municipal de Marabá com a melhoria da mobilidade urbana local, a melhoria da qualidade de vida inclusive por meio da redução da emissão de poluentes na atmosfera, pois, de acordo com a (Comunicado 113: Poluição veicular atmosférica - IPEA (2011) Apud NTU (2025) os automóveis poluem 8x(oito vezes) mais do que os ônibus.



Fonte: https://www.ntu.org.br/novo/ckfinder/userfiles/files/NTU-Grandes%20números%20do%20setor%20v14_3.pdf

No mesmo esforço do poder público municipal, mencionamos ainda que os levantamentos estatísticos quando comparados com a prioridade ao transporte coletivo em detrimento ao transporte individual, o transporte coletivo se mostra muito mais vantajoso, sobretudo, para o cenário da saúde municipal. Pois haverá uma redução dos gastos na saúde a partir da redução dos sinistros de trânsito, conforme dados do Ministério da Saúde.



Fonte: https://www.ntu.org.br/novo/ckfinder/userfiles/files/NTU-Grandes%20números%20do%20setor%20v14_3.pdf

12. PROVIDÊNCIAS A SEREM ADOTADAS

Capacitação dos fiscais do contrato de locação para que possam acompanhar adequadamente sua execução, vez que será realizada a fiscalização da prestação do serviço por meio dos integrantes da Comissão de Fiscalização de Transporte Coletivo da SMSI, inclusive quanto ao quadro de horário de atendimento e a conclusão por todas rotas previstas, atendimento ao público.

13. POSSÍVEIS IMPACTOS AMBIENTAIS

13.0.1. A Contratação de empresa para a Locação de veículos urbanos tipo ônibus leve ou micro-ônibus, com motorista, acessibilidade, quilometragem livre, sem combustível, com seguro para terceiros, motor a diesel, ar-condicionado, rastreamento, capacidade para no mínimo 31 (trinta e uma) pessoas sentadas e demais especificações em conformidade com as normas, legislações e resoluções vigentes, destinados ao transporte de pessoas no Município de Marabá/PA, sob a gestão da Secretaria Municipal de Segurança Institucional - SMSI, conforme condições, especificações, obrigações e exigências estabelecidas no termo de referência, pode implicar impactos ambientais que devem ser antecipadamente avaliados, considerando os princípios da prevenção e do desenvolvimento sustentável. Entre os principais efeitos potenciais, destaca-se a emissão de poluentes atmosféricos oriundos da queima de combustíveis fósseis, como dióxido de carbono (CO₂), óxidos de nitrogênio (NO_x) e material particulado (MP), que comprometem a qualidade do ar e contribuem para o agravamento de doenças respiratórias e mudanças climáticas. Para mitigar tais efeitos, recomenda-se a exigência de frota com padrão mínimo de emissões Proconve P-8 (Euro VI), manutenção preventiva e, quando possível, o uso de veículos movidos a combustíveis alternativos ou energia elétrica.

13.0.2. Outro impacto relevante é a geração de resíduos perigosos decorrentes da manutenção veicular, como óleos, filtros, baterias e pneus. Tais resíduos exigem destinação ambientalmente adequada, nos termos da Política Nacional de Resíduos Sólidos, sendo recomendável que a contratada comprove a destinação regular por meio de empresas autorizadas. Há também a possibilidade de elevação do nível de ruído urbano, especialmente em zonas sensíveis, sendo necessário prever a manutenção dos sistemas de escapamento e o uso de veículos com isolamento acústico eficiente.

13.0.3. Adicionalmente, o uso de garagens e instalações de apoio poderá gerar impactos no uso do solo urbano, principalmente se houver impermeabilização excessiva ou ausência de controle de efluentes. Por fim, é importante observar o consumo de recursos naturais – como água, energia e combustíveis – e adotar práticas de eficiência energética e reaproveitamento hídrico.

13.0.4. Diante disso, é recomendável que a empresa contratada apresente e implemente medidas básicas de gestão ambiental, como um plano simplificado de controle de emissões, destinação de resíduos e uso racional de recursos, compatível com a natureza da prestação do serviço.

14. ANÁLISE DE RISCO

14.0.1. A presente análise de riscos, realizada em conformidade com as melhores práticas de gestão de riscos e as diretrizes da nova Lei de Licitações (Lei nº 14.133/21), permitiu identificar e avaliar os principais riscos que podem impactar o sucesso da contratação e da gestão contratual da locação de veículos urbanos tipo ônibus leve ou micro-ônibus zero quilômetro para o município de Marabá/PA.

14.0.2. Para cada risco identificado, foram definidos a probabilidade de ocorrência, os potenciais danos, as ações preventivas e as ações de contingência, conforme detalhado na matriz de riscos anexa.

14.0.3. O gerenciamento proativo desses riscos, através de ações contínuas de planejamento, organização e controle, é essencial para assegurar a execução bem-sucedida do objeto contratual e a eficiência na gestão do contrato. A análise reforça a importância da utilização de um Mapa de Riscos como ferramenta fundamental para minimizar a ocorrência de eventos adversos durante o processo licitatório e a execução contratual, propondo melhorias contínuas para a prevenção de riscos.

14.0.4. Embora toda contratação envolva riscos inerentes, esta análise permitiu identificar os riscos mais relevantes para a locação de veículos urbanos tipo ônibus leve ou micro-ônibus zero quilômetro, bem como as ações a serem implementadas para mitigar sua ocorrência. As ações preventivas

visam evitar a materialização dos riscos, enquanto as ações de contingência serão acionadas caso os danos comecem a ocorrer, minimizando seus impactos.

14.0.5. Com base na avaliação da probabilidade e do impacto dos riscos identificados, esta contratação é classificada como de risco alto, especialmente por dizer respeito à contratação essencial e que possui caráter de serviço contínuo, cuja ausência gera diversas responsabilidades ao Município.

14.0.6. Esta contratação possui um **risco alto** pelo direito que tutela.

14.0.7. Para garantir o sucesso da contratação e a qualidade do serviço, recomenda-se a implementação das seguintes medidas:

14.0.8. 1. Exigir para Habilitação Técnica:

14.0.9. **Comprovação de capacidade técnico-operacional:** Atestado(s) de capacidade técnica emitido(s) por pessoa jurídica de direito público ou privado, que comprove(m) a execução de serviço de natureza semelhante, com quantidade mínima proporcional ao objeto.

14.0.10. 2. Exigir garantia da proposta e garantias contratuais

14.0.11. 3. Incluir nas obrigações contratuais:

14.0.12. Vedada a substituição de veículos sem autorização prévia e expressa da Administração.

14.0.13. A contratada é integralmente responsável por eventuais danos causados a terceiros no exercício da prestação dos serviços, devendo manter apólice de seguro compatível com os riscos do objeto contratado.

14.0.14. A necessidade de apresentar, mensalmente, comprovante das manutenções realizadas, bem como lista atualizada dos motoristas e dos veículos empregados, que deverão possuir CNH categoria D ou E e curso especializado de transporte coletivo (Resolução CONTRAN nº 789/2020).

14.0.15. Manter assistência Técnica local.

14.0.16. Incluir nas obrigações contratuais:

14.0.17. Vedada a substituição de veículos sem autorização prévia e expressa da Administração.

14.0.18. A contratada é integralmente responsável por eventuais danos causados a terceiros no exercício da prestação dos serviços, devendo manter apólice de seguro compatível com os riscos do objeto contratado.

14.0.19. A necessidade de apresentar, mensalmente, comprovante das manutenções realizadas nos veículos;

14.0.20. Apresentar relação atualizada dos motoristas e suas respectivas CNHs na categoria D ou E e certificado de curso especializado de transporte coletivo (válido) nos termos do Art. 145 do CTB e (Resolução CONTRAN nº 789/2020).

14.0.21. Apresentar a relação atualizada dos veículos e cópia do documento CLA - Certificado de Licenciamento Anual ou e-Crlv válido

14.0.22. Apresentar relatórios circunstanciados evidenciando a realização de reuniões, treinamentos preventivos/corretivos, palestras, abordando as melhores práticas de atendimento ao público, relacionamento interpessoal, direção defensiva;

14.0.23. Apresentar programa e relatórios de ações sustentáveis e ambientalmente corretas de reuso de água, reciclagem de pneus, coleta e destinação adequada de óleos, fluidos, lubrificantes e demais insumos oriundos do processo de manutenção dos veículos;

14.0.24. Apresentar documentação comprobatória de práticas relacionadas à logística reversa de pneus dos veículos, vedada a destinação inadequada, tampouco a comercialização no mercado interno municipal;

14.0.25. Relação dos demais empregados e a comprovação da regularidade trabalhista dos mesmos junto à empresa;

14.0.26. Manter suporte técnico e socorro de apoio mecânico em caso de pane dos veículos ao longo das rotas definidas, adotando de imediato a remoção evitando transtornos no trânsito;

14.0.27. Manter assistência Técnica local dos veículos;

15. DECLARAÇÃO DE VIABILIDADE

15.0.1. O objeto consiste na locação padronizada de veículos tipo ônibus/micro-ônibus com motorista, manutenção, seguros e sistema ITS/rastreamento, com padrões de desempenho e qualidade objetivamente definidos por especificações usuais de mercado (capacidade, acessibilidade, Proconve P-8/Euro VI, ar-condicionado, telemetria, prazos de reposição e indicadores de disponibilidade, pontualidade e conforto).

15.0.2. Não há delegação do serviço público de transporte coletivo: a Administração manterá integralmente a titularidade e a gestão do serviço (planejamento de oferta, definição de rotas/horários, política tarifária, atendimento a gratuidades e relacionamento com usuários), sendo a remuneração da contratada exclusivamente contratual, por disponibilidade ajustada por SLAs, vedada a arrecadação de tarifas e receitas acessórias e sem assunção de risco de demanda/receita.

15.0.3. A matriz de riscos aloca à contratada os riscos ordinários de fornecimento/manutenção dos meios e à Administração os inerentes ao planejamento e combustível, preservando a vantajosidade e a mensuração objetiva por menor preço. À vista disso, o núcleo contratual configura serviço comum apto à adoção do pregão/menor preço, com pagamento condicionado a níveis de serviço.

15.0.4. A conclusão da Equipe de Planejamento após o Estudo Técnico Preliminar e a confecção do presente documento é de que a contratação é viável e razoável, pois é capaz de suprir a demanda existente no município e garantirá o cumprimento do papel institucional do município de Marabá/PA, o de prover um transporte público verdadeiramente eficaz à população.

16. RESPONSÁVEIS

Marabá/PA, 19 de maio de 2025.

Documento assinado eletronicamente
Wender Morais Vicente
Agente Municipal de Trânsito e Transporte
Matrícula nº 516

Documento assinado eletronicamente
Leonel Santos Hahn
Guarda Municipal
Matrícula nº 31012

Documento assinado eletronicamente
Marven Jorge Vilarins Santos

Agente Municipal de Trânsito e Transporte
Matrícula nº 30732

Documento assinado eletronicamente
Carlos Marcelo Targino Fernandes
Agente Municipal de Trânsito e Transporte
Matrícula nº 9436

Documento assinado eletronicamente
Neydwaldo Félix de Souza
Agente Municipal de Trânsito e Transporte
Matrícula nº 28345

De acordo. Aprovo o Estudo Técnico Preliminar.

Documento assinado eletronicamente
Denner Eudes Favacho da Rocha
Secretário Municipal de Segurança Institucional
Portaria n.º 11/2025-GP



Documento assinado eletronicamente por **Wender Moraes Vicente, Agente de Trânsito e Transporte**, em 09/09/2025, às 10:27, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 397, de 2 de agosto de 2023](#).



Documento assinado eletronicamente por **Marven Jorge Vilarins Santos, Coordenador de Operação e Fiscalização de Transporte**, em 09/09/2025, às 10:33, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 397, de 2 de agosto de 2023](#).



Documento assinado eletronicamente por **Leonel Santos Hahn, Assessor Especial**, em 09/09/2025, às 11:11, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 397, de 2 de agosto de 2023](#).



Documento assinado eletronicamente por **Neydwaldo Félix de Souza, Coordenador de Operação e Fiscalização de Trânsito**, em 09/09/2025, às 11:26, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 397, de 2 de agosto de 2023](#).



Documento assinado eletronicamente por **Denner Eudes Favacho da Rocha, Secretário Municipal de Segurança Institucional**, em 09/09/2025, às 11:34, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 397, de 2 de agosto de 2023](#).



Documento assinado eletronicamente por **Carlos Marcelo Targino Fernandes, Coordenador de Manutenção de Veículos**, em 09/09/2025, às 12:54, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 397, de 2 de agosto de 2023](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.maraba.pa.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **0915622** e o código CRC **76FEB9E8**.

Rod. Transamazônica, s/n, Km 5, Marg Direita - Bairro Nova Marabá - Marabá/PA - CEP 68.601-660

smsi@maraba.pa.gov.br, - Site - maraba.pa.gov.br

Referência: Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo nº 05050598.000008/2025-15

SEI nº 0915622