

Estudo Técnico Preliminar 221/2024

1. Informações Básicas

Número do processo: 00060-00240654/2024-36

2. Descrição da necessidade

O tratamento de hemodiálise é uma necessidade vital para pacientes com insuficiência renal crônica, permitindo a remoção de toxinas e excesso de fluidos do sangue, substituindo a função dos rins danificados.

Considerando os princípios que regem o SUS, que são:

Universalização: a saúde é um direito de cidadania de todas as pessoas e cabe ao Estado assegurar este direito, sendo que o acesso às ações e serviços deve ser garantido a todas as pessoas, independentemente de sexo, raça, ocupação ou outras características sociais ou pessoais.

Equidade: o objetivo desse princípio é diminuir desigualdades. Apesar de todas as pessoas possuírem direito aos serviços, as pessoas não são iguais e, por isso, têm necessidades distintas. Em outras palavras, equidade significa tratar desigualmente os desiguais, investindo mais onde a carência é maior.

Integralidade: este princípio considera as pessoas como um todo, atendendo a todas as suas necessidades. Para isso, é importante a integração de ações, incluindo a promoção da saúde, a prevenção de doenças, o tratamento e a reabilitação. Juntamente, o princípio de integralidade pressupõe a articulação da saúde com outras políticas públicas, para assegurar uma atuação intersetorial entre as diferentes áreas que tenham repercussão na saúde e qualidade de vida dos indivíduos.

Pacientes renais crônicos muitas vezes enfrentam desafios significativos para acessar os serviços de hemodiálise devido à sua condição de saúde debilitada. Muitos deles apresentam mobilidade reduzida, necessitando de transporte especializado que possa acomodar suas necessidades médicas específicas e garantir conforto e segurança durante o trajeto. Além disso, a frequência dos tratamentos (geralmente três vezes por semana) aumenta a importância de um serviço de transporte confiável e eficiente.

Observa-se assim, a necessidade crítica de transporte de pacientes renais crônicos, principalmente dos mais necessitados, possibilitando o tratamento adequado no sistema SUS.

Inúmeras são as ações que visam garantir o acesso desses pacientes ao serviço de dialise. Entre eles, atualmente podemos destacar o Projeto DF acessível, regulamentado através da Resolução nº 33, de 17 de novembro de 2021 e o Decreto nº 42.524, de 21 de setembro de 2021, ao qual podemos citar, conforme a Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília (disponível em <https://tcb.df.gov.br/8753-2/>):

O DF Acessível é um programa gerido pela TCB, em parceria com a Secretaria de Estado de Economia Distrito Federal e a Secretaria da Pessoa com Deficiência.

Instituído a fim de possibilitar o deslocamento de pessoas com deficiência com mobilidade reduzida severa, que possuem dificuldade no uso do transporte coletivo, as viagens devem ser prioritariamente destinadas ao atendimento à saúde, como consultas e tratamentos médicos.

O serviço opera com transporte adaptado em formato “porta-a-porta”. Ou seja, o trajeto não é preestabelecido, a van busca o usuário e o leva até o seu destino, fazendo também a viagem de volta.

O DF Acessível é um programa gratuito destinado exclusivamente para cidadãos inscritos no Cadastro da Pessoa com Deficiência (CadPCD) e os agendamentos podem ser feitos previamente por meio do site Agenda DF (<https://agenda.df.gov.br/>).

Portanto, na ótica dos serviços dos pacientes renais, o projeto DF ACESSÍVEL - TCB HEMODIÁLISE foi desenvolvido para atender essas necessidades críticas, proporcionando um serviço de transporte dedicado e especializado para pacientes renais crônicos. Este serviço tem como principais objetivos:

1.

Garantir Acesso Regular ao Tratamento: Assegurar que todos os pacientes renais crônicos possam comparecer às sessões de hemodiálise sem falhas, evitando complicações de saúde associadas à falta de tratamento regular.

2.

Proporcionar Segurança e Conforto: Oferecer veículos adaptados com equipamentos de suporte médico e confortos adicionais para atender às necessidades específicas dos pacientes, reduzindo o estresse e o desconforto durante o transporte.

3.

Reduzir Desigualdades de Acesso: Mitigar as barreiras geográficas e socioeconômicas que impedem o acesso ao tratamento, promovendo a equidade no atendimento à saúde.

A implementação do serviço de transporte especializado DF ACESSÍVEL - TCB HEMODIÁLISE traz benefícios significativos para a saúde pública, incluindo:

- **Melhoria da Qualidade de Vida:** Pacientes que recebem transporte confiável e adequado têm melhores resultados de saúde, menos complicações e uma qualidade de vida significativamente melhor.
- **Redução de Internações:** Acesso consistente à hemodiálise reduz a incidência de complicações graves que podem levar a hospitalizações frequentes, aliviando a pressão sobre os serviços de emergência e hospitalares.
- **Eficiência do Sistema de Saúde:** O transporte adequado ajuda a otimizar o uso dos centros de hemodiálise, garantindo que os recursos sejam utilizados de maneira eficiente e que as sessões sejam realizadas conforme o cronograma.

A necessidade de transporte especializado para pacientes renais crônicos no Distrito Federal é clara e urgente. O projeto DF ACESSÍVEL - TCB HEMODIÁLISE visa preencher essa lacuna, garantindo que os pacientes tenham acesso seguro, regular e confortável aos tratamentos de hemodiálise, essencial para sua sobrevivência e qualidade de vida. A implementação deste serviço não só atende a uma necessidade de saúde crítica, mas também promove a equidade e a eficiência no sistema de saúde pública do Distrito Federal.

Assim, o objetivo do presente Estudo Técnico é analisar a melhor forma para aquisição de vans customizadas para transporte de pacientes com Doença Renal Crônica (DRC) para realização de Terapia Renal Substitutiva (TRS), em vaga regulada pelo Complexo Regulador em Saúde, em rede própria ou conveniada pela SES, em caráter eletivo, sem urgência, em situação previsível de atenção programada, cadastrados no Projeto DF ACESSÍVEL – TCB HEMODIÁLISE, a ser criado por meio de decreto no âmbito do Serviço Complementar do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal (STPC), definido no art. 5º, § 2º, da Lei 4.011, de 12 de setembro de 2007, denominado Serviço de Transporte Público Complementar para Tratamento de Hemodiálise (STPCTH).

3. Área requisitante

Área Requisitante	Responsável
SES/SINFRA/DIAOP	Paulo Henrique Horovits
SES/SINFRA/DIAOP/GETR	Paulo Antonio dos Santos

4. Descrição dos Requisitos da Contratação

Os estudos que culminaram no projeto DF ACESSÍVEL – TCB HEMODIÁLISE tiveram como referência o Serviço de Transporte Público Complementar à Pessoa com Deficiência e à Pessoa Idosa – STPCDI, denominado DF Acessível, cuja finalidade é possibilitar o deslocamento de pessoas com deficiência com mobilidade reduzida, temporária ou permanente, e de pessoas idosas, para tratamento de saúde, educação especial ou comum, trabalho, lazer e esporte, e outros não contemplados.

A modelagem operacional proposta para o serviço é dividida em regiões de atendimento denominadas “bacias”, que englobam uma determinada quantidade de regiões administrativas (RA).

Os operadores a serem contratados para atuar nessas bacias transportarão os pacientes residentes na sua área de atuação para os hospitais e clínicas indicados pela SES.

As regiões de atuação das bacias do projeto são alinhadas às regiões de atuação das regiões de saúde (SRS) da SES, visando facilitar o cadastramento de usuários, dentre outros procedimentos internos da Secretaria.

O projeto prevê ainda a utilização das faixas exclusivas de ônibus, o que trará ganhos de eficiência, como o aumento da velocidade média da operação.

A configuração e as dimensões dos veículos do projeto são semelhantes às dos empregados no DF Acessível, haja vista a boa experiência que a TCB tem obtido com o emprego dessas vans, que transportam passageiros em todo o território do DF.

O emprego de vans maiores foi avaliado pelo grupo de trabalho que estudou o assunto, no entanto, seu emprego foi considerado temerário em casos de **trajetos com vias estreitas**.

Outro problema vislumbrado pelo grupo quanto ao emprego de vans maiores é a **ociosidade da ocupação em determinados trajetos e horários**, e **longos tempos de viagem em outros**, que aumentam conforme a quantidade de pessoas transportadas, provocando **grandes antecipações de horários nas primeiras coletas de passageiros**.

Para o emprego de minivans (veículos menores), como as Fiat Doblô utilizadas pela SES, seria necessário adquirir ou alugar veículos Chevrolet Spin ou BYD D1, as principais minivans novas a venda no mercado brasileiro, que possuem tamanho (cerca de 4,4 metros) e capacidade de transporte (6 passageiros, excluído o lugar do motorista) semelhantes.

Considerando a necessidade de se prover a acessibilidade para cadeirantes nessas minivans foi verificado que a transformação para o transporte de cadeirantes **reduz a capacidade de transporte da Spin de 6 para 3 passageiros (excluído o motorista) mais o cadeirante**. Não foram encontrados projetos de transformação da BYD D1.

Veículos com capacidade de transporte reduzida implicam no aumento da frota e do pessoal necessário para se operar o serviço, onerando os valores de investimento e de custeio. Como será visto adiante, cada van com a configuração aprovada pela TCB para a operação do novo serviço transporta quase três vezes a capacidade da Spin adaptada.

A configuração aprovada para as vans do TCB Hemodiálise prevê o transporte de, no mínimo 08 passageiros sentados e 01 baia para cadeirante no salão, mais 02 pessoas sentadas na parte da frente (excluído o assento do motorista). Essa configuração permite manter dimensões próximas às das vans do DF Acessível, aumentando sua capacidade de transporte de 9 para 11 passageiros (incremento de 22%). Também há um aumento na capacidade de transporte das novas vans com relação aos veículos utilizados pela SES (Fiat Doblô), que é de 6 passageiros (incremento de 83%), e com relação à Spin para cadeirantes, que é de 4 passageiros (incremento de 175%).

Considerando que a proposta é de que o novo serviço seja criado no âmbito do STPC, **todos os veículos devem ser acessíveis**, motivo pelo qual toda frota disporá de 01 baia para cadeirante e 01 plataforma elevatória ou rampa de acesso, indisponíveis nos veículos empregados pela SES.

Assim como outros serviços prestados direta ou indiretamente pela TCB, os veículos do novo serviço deverão ser **rastreados via GPS e controlados e monitorados via Centro de Controle Operacional (CCO)**, visando aperfeiçoar o controle e a fiscalização do equilíbrio econômico-financeiro e dos valores a serem remunerados ao operador.

Os veículos devem ser projetados e fabricados para atender às especificações funcionais, **durante um período mínimo de 10 (dez) anos**, prazo empregado para as vans do serviço Atende+ da SPTRANS, referência nacional no transporte de passageiros porta a porta.

Da Garantia e Assistência Técnica

O prazo de garantia deverá ser de no mínimo 12 (doze) meses contra defeitos de fabricação, sem limite de quilometragem, a contar da data do recebimento do objeto.

A contratada deverá fornecer carta do fabricante ou outro documento habilitado, que comprove o fornecimento de peças para reposição para o prazo de 10 (dez) anos após a aquisição do veículo.

Os fornecedores devem garantir a assistência técnica autorizada durante todo o período de garantia e que as adaptações a serem realizadas não comprometem as características originais dos veículos que serão entregues, mantendo a garantia de fábrica inalterada da Montadora.

Todos os custos da primeira revisão programada previstas no manual técnico do fabricante são a cargo do fornecedor, inclusive quanto a peças de desgaste (tais como filtro, anéis, óleo lubrificante, etc.), onde deverá ser celebrado contrato sucinto com as condições de cumprimento da garantia e da realização das revisões.

Os equipamentos deverão estar acompanhados no ato de entrega dos manuais e do CATÁLOGO DE PEÇAS SOBRESSALENTES (em papel, CD-ROM, pen-drive ou acesso via internet permanente ao catálogo de peças do equipamento que possibilite a consulta e especificação de peças sobressalentes).

Os fornecedores estão obrigados a ministrar curso de entrega técnica do veículo e da rampa elevatória de com no mínimo 04 (quatro) horas de duração e com emissão de certificado para os participantes.

Experiência Comprovada: [O eventual contratado deverá possuir experiência comprovada em [ÁREA OU ATIVIDADE ESPECÍFICA], demonstrada por meio de projetos anteriores ou referências.]

Da Vistoria

As proponentes interessadas poderão verificar os locais e condições de operação dos equipamentos, de forma a subsidiar a elaboração de proposta, a fim de tomar conhecimento das peculiaridades existentes, bem como se cientificar de todos os detalhes necessários ao pleno funcionamento/utilização dos equipamentos.

Da Apresentação de Protótipo/Amostra

A Contratada deverá apresentar protótipo do equipamento a ser fornecido para avaliação da Comissão de Recebimento com pelo menos 15 (quinze) dias antes da entrega definitiva para que esta emita parecer técnico sobre o oferecido, sendo as despesas de deslocamento da comissão ou do equipamento por sua conta.

Do Cronograma e do Local de Entrega

O prazo máximo de entrega é de 120 (cento e vinte) dias, contados do primeiro dia útil à data da entrega do empenho.

Os equipamentos serão entregues no Parque de Apoio da Secretaria de Saúde do DF, localizada a SGAP Lote G Área Especial s/nº (SIA) – CEP.: 71.215-000, na Gerência de Transportes, com os tanques de combustível cheios, acompanhados das Notas Fiscais em duas vias, bem como das Certidões Negativas de Débitos, manuais e demais equipamentos exigidos onde serão recebidos e conferidos e, após a aprovação, serão emitidas as certificações de entrega.

No caso do fornecedor concluir que não conseguirá entregar no prazo previsto, este deverá formalizar, tempestivamente, pedido de prorrogação de prazo de entrega, que será instruído pelo Presidente da Comissão de Recebimento e apreciado pelo Diretor-Presidente, sob a pena de multa por descumprimento do prazo de entrega.

Do Recebimento, dos Critérios de Aceitação e do Pagamento

Os bens serão recebidos:

Provisoriamente, a partir da entrega, para efeito de verificação da conformidade com as especificações constantes do Edital e da proposta.

Definitivamente, após a verificação da conformidade com as especificações constantes do Edital e da proposta, e sua consequente aceitação, que se dará até 07 (sete) dias do recebimento provisório.

No caso de reprovação do objeto, a substituição deverá ocorrer no prazo máximo de 15 (quinze) dias.

O pagamento será efetuado em até 30 (trinta) dias, contados a partir da data do atestado de recebimento na nota fiscal.

Serão retidos na fonte, no ato do pagamento, todos os impostos devidos de acordo com a legislação tributária em vigor para o Distrito Federal.

Os pagamentos de valores iguais ou superiores a R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) serão feitos, exclusivamente, mediante crédito em conta corrente, em nome do beneficiário, junto ao Banco de Brasília S/A – BRB, obedecendo aos limites estabelecidos no Artigo 6º do Decreto nº. 32.767/2011.

Quando da entrega do serviço, apresentar Nota Fiscal em 3 (três) vias e o pagamento dar-se-á na forma da legislação vigente, podendo ocorrer em até 10 (dez) dias úteis, contados da data de emissão do Atestado de Recebimento pelo executor do Contrato.

Para liquidação, a Nota Fiscal será apresentada devidamente acompanhada dos documentos em plena validade:

- a) Certidão negativa de débitos de contribuições previdenciárias, expedida pela Secretaria da Receita Federal do Brasil (Anexo XI da Portaria Conjunta PGFN/RFB nº 3, de 02/05/2007), observado o disposto no art. 4º do Decreto nº 6.106 de 30/04/2007.
- b) Certidão de Regularidade do FGTS, fornecido pela Caixa Econômica Federal, devidamente atualizada (Lei nº 8036/1990).
- c) Prova de regularidade para com a Fazenda Federal mediante apresentação de Certidão Conjunta Negativa de Débitos relativos a tributos federais e a dívida da União, expedida pela Procuradoria Geral da Fazenda Nacional – PGFN – ou pela Secretaria da Receita Federal do Brasil.
- d) Se a Contratada é sediada, domiciliada ou com filial no Distrito Federal, deverá apresentar também, comprovação da quitação com a Fazenda do DF.
- e) Certidão Negativa de Débitos Trabalhistas – CNDT, emitida pelo Tribunal Superior do Trabalho – TST, nos termos da Lei nº 12440/2011.

Caso haja multa por inadimplemento contratual e se o valor da multa for superior ao valor da garantia prestada, além da perda desta, responderá a Contratada pela diferença, a qual será descontada dos pagamentos eventualmente devidos pela Administração, ou ainda, quando for o caso, cobrada judicialmente.

No caso de contestações judiciais, o foro eleito é o do Distrito Federal.

Da Qualificação Técnica

Apresentar Atestado de Capacidade Técnica expedido por pessoa jurídica de direito público ou privado, com assinatura identificada sobre carimbo ou outro meio idôneo que identifique o assinante, comprovando que a licitante forneceu com qualidade e pontualidade o tipo de equipamento a ser adquirido.

Considerando a necessidade de verificar a capacidade técnica em entregar o produto, nas quantidades estipuladas pela SES/DF, a empresa deverá comprovar, no atestado de capacidade técnica acima, um percentual mínimo de 20%, do total definido no item 7. Estimativa das quantidades a serem contratadas.

OBRIGAÇÕES DO FORNECEDOR CONTRATADO

Fornecer dentro dos prazos e das condições previstos o objeto licitado.

Manter, durante o período de entrega e de garantia, as mesmas condições fiscais e técnicas da licitação.

Entregar o equipamento de acordo com as especificações técnicas e condições da proposta vencedora do processo licitatório.

Substituir, sem qualquer custo, equipamento entregue em desacordo com o Edital ou com a proposta do processo licitatório, mesmo depois de recebidos, no mesmo prazo do fornecimento contado a partir da notificação formal do problema.

Oferecer menor preço que atenda as especificações técnicas do equipamento.

Entregar, no ato de entrega dos equipamentos os manuais e o catálogo de peças atualizado na língua portuguesa do Brasil em CD ou pendrive, formato eletrônico, físico ou ainda chave de acesso, no caso de acesso via web, para consulta de números de referência das peças.

Responsabilizar-se pelos vícios e danos decorrentes do produto, de acordo com os artigos 12, 13, 18 e 26, do Código de Defesa do Consumidor (Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990) e, a critério da Administração, substituir, reparar, corrigir, remover, ou reconstruir, às suas expensas, no prazo máximo de 30 (trinta) dias o produto com avarias ou defeitos.

Comprovar na proposta de preços, por meio de *folder* ou documento oficial do FABRICANTE, as especificações técnicas exigidas no Edital.

Responsabilizar-se pelas despesas dos tributos, encargos trabalhistas, previdenciários, fiscais, comerciais, taxas, fretes, seguros, deslocamento de pessoal, prestação de garantia e quaisquer outras que incidam ou venham a incidir na execução do contrato.

O primeiro registro deverá estar em nome da TCB, sendo fornecido por pessoa jurídica que atue em ramo compatível com a natureza do objeto deste termo, conforme Art. 120 e 122, do Código de trânsito Brasileiro (Lei federal nº 9.503 de 23 Set 1997) e efetuar o pagamento do IPVA (Imposto sobre Veículos Automotores), as taxas de licenciamento, emplacamento e DPVAT, com a emissão do Certificado de Propriedade do Veículo em nome da TCB.

Fornecer os equipamentos com os tanques de combustíveis cheios.

Fabricar o veículo e seus itens em observância às normas técnicas vigentes, especialmente as relativas à acessibilidade e a segurança dos passageiros e motorista.

5. Levantamento de Mercado

5.1 Foram avaliadas as seguintes alternativas à solução proposta para provimento de frota:

5.1.1 Locação de vans sem motorista;

5.1.2 Locação de vans com motorista;

5.1.3 Disponibilização e operação de veículos por concessionários ou permissionários do sistema de transporte (modelo Atende+); e

5.1.4 Disponibilização e operação de veículos por operadores contratados pela TCB (modelo do transporte escolar).

5.2 O aluguel de vans na configuração aprovada foi pesquisado no Google com os termos “Locação de vans acessíveis df” e “Locação vans transporte sanitário df”.

5.3 A partir dos resultados da busca foram levantadas informações junto às empresas Saulo Transportes, Locvan Locadora e Turismo, Royal Transporte Executivo, Capital Vans e Shekinah Tur. Metabuscadore, como o Kayak, também foram consultados, no entanto, as locadoras dispõem apenas de minivans com 7 lugares, sem espaço próprio para cadeirantes, fugindo à configuração aprovada pela TCB.

5.4 **As empresas contatadas (item 5.3) alugam seus veículos apenas com o motorista**, para diárias de até 10 horas e 100 km rodados, com pagamentos extra para horas e quilômetros excedentes. A capacidade de transporte de passageiros varia entre 15 e 19 passageiros para vans convencionais, sem espaço próprio para cadeira de rodas. Apenas a Saulo Transportes e a Royal dispunham de veículos com acessibilidade, sendo informado pela Saulo que a capacidade de transporte de passageiros da van adaptada é de apenas 06 passageiros, enquanto na van convencional é de 15 passageiros. A Royal não informou a capacidade de transporte de sua van adaptada.

5.5 A média dos preços obtidos é de R\$ 931,25, considerando-se todas as vans, e de R\$ 1.375,00, considerando-se apenas as vans com acessibilidade para diárias de até 10 horas e 100 km rodados.

5.6 **Não foram localizadas empresas que alugam vans sem motorista no DF**, o que prejudicou a avaliação da alternativa “Locação de vans sem motorista”. Ao se pesquisar os termos “locação vans transporte passageiros sem motorista” são apresentados diversos informativos de locadoras de vans que buscam esclarecer os motivos da não disponibilização desse tipo de locação, em especial quanto às questões legais envolvidas na operação desse tipo de veículo.

5.7 Ainda que as empresas mencionadas no item 5.3 não disponham de vans na configuração aprovada pela TCB, a alternativa “Locação de vans com motorista” foi avaliada tendo como base a média do valor de locação de vans acessíveis e os custos unitários por quilometro estimados pelo Grupo de Trabalho. Para fins de comparação, foi avaliado o custeio estimado da operação de uma rota de longa distância (PBR-2046), que opera no transporte de pacientes de Planaltina para a clínica DaVita da 716/916 Sul, com média diária de 360 quilômetros rodados. Também foi considerado o tempo de cobertura da operação da SES que é de 12 horas por dia.

5.8 Os resultados da avaliação revelaram que o custeio da operação dessa rota, considerada no cômputo do custo unitário estimado pelo grupo, é de R\$ 625,14, enquanto a locação da diária com motorista, mais os extras pela quilometragem e horas excedentes, é de R\$ 3.020,00. Vale esclarecer que o custo por quilometro calculado pelo grupo emprega uma estimativa de quilometragem anual baseada na quilometragem percorrida pela SES em um período de 06 meses, em todas suas rotas. Sendo assim, o referido custo unitário foi estimado para um conjunto de rotas e não apenas a PBR-2046.

5.9 Também foi avaliada a sistemática de provimento de frota adotada pela SPTRANS no serviço Atende+, que é prestado pelos concessionários operadores do serviço de ônibus da cidade mediante frota própria.

5.10 A sistemática do Atende +, salvo melhor juízo, não pode ser replicada no DF, pois o objeto das concessões vigentes no STPC/DF é apenas a exploração do Serviço Básico, de acesso universal, enquanto o novo serviço atende um segmento específico de usuários (pacientes em hemodiálise e acompanhantes), sendo considerado, portanto, um serviço de transporte complementar, nos termos da Lei nº. 4.011, de 12 de setembro de 2007.

5.11 Os permissionários do STPC, por sua vez, operam apenas o Serviço Básico (COOBATAETE) e o Serviço Complementar Rural (SCR), que visa atender os usuários das regiões rurais do DF.

5.12 Ainda que se tenha aventado como alternativa a exploração do serviço por concessionários ou permissionários privados, cumpre lembrar que o § 4º do art.10 do Decreto nº. 30.584, de 16 de julho de 2009, que aprova o Regulamento do STPC, prevê que a **TCB terá a preferência na exploração** de qualquer linha ou **serviço criado** ou cuja delegação haja sido revogada.

5.13 A avaliação da alternativa “Disponibilização e operação de veículos por operadores contratados pela TCB (modelo do transporte escolar)” revelou que a aquisição de vans, ao longo de uma vida útil de 10 anos, é vantajosa financeiramente, quando comparada à disponibilização desses veículos por operadores privados, mesmo ao se considerar o valor do capital no tempo. Isso porque o capital investido pelo operador deve ser depreciado e remunerado, o que repercute nos custos do serviço. Além disso, esses valores são reajustados ao longo dos contratos, considerando os efeitos da inflação sobre os valores contratados.

5.14 Para se realizar tal demonstração foram consideradas as seguintes premissas:

5.14.1 Vida útil de 10 anos e valor Residual de 12,5% (informados pela consultoria EY com base em informações da SPTRANS e das prefeituras de Belo Horizonte, de Recife, de Porto Alegre e de Uberlândia);

5.14.3 Depreciação calculada com o método de Cole (soma dos dígitos decrescentes);

5.14.4 Cálculo de remuneração de frota constante no Manual do GEIPOT;

5.14.5 IPCA projetado pelo Boletim Focus;

5.14.6 Taxa Mínima de Atratividade (TMA) de 12% como Taxa de Desconto para cálculo do Valor Presente Líquido (VPL);

5.14.7 Valor do veículo do DF Acessível corrigido pelo IPCA;

5.15 Os resultados dessa avaliação encontram-se no documento SEI 132857913. Como se observa, o menor VPL encontrado no fluxo de caixa descontado de 10 anos, após correção pelo IPCA, é o dos pagamentos de depreciação e de remuneração do capital, o que indica que essa opção é menos vantajosa.

5.16 Avaliadas as alternativas aventadas, temos que o provimento de frota mediante aquisição pode ser considerado o mais vantajoso. Esse modelo é o **mais utilizado por prefeituras que dispõe desse tipo de serviço**, sendo uma opção a ser considerada pelos tomadores de decisão tendo em vista os seguintes fatores, dentre outros:

5.16.1 A configuração da frota desse tipo de serviço é bastante específica, sendo notada pela **baixa oferta desse tipo de veículo no mercado de usados e de aluguel**, o que implica em uma reduzida liquidez na revenda, fator que pesa na decisão de se realizar esse tipo de investimento pelo investidor privado;

5.16.2 Os **valores de aquisição desse tipo de veículo no mercado de novos são altos**, o que prejudica o retorno financeiro do investidor no prazo contratual de referência, que é de 02 anos (no DF Acessível, mediante prorrogação e no Transporte Escolar, prorrogáveis por mais 2);

5.16.3 O Poder Concedente geralmente enfrenta **dificuldades em impor aos operadores dos serviços de transportes a renovação da frota**, ainda que haja o repasse de recursos para tal (via custo com depreciação), previsão contratual e penalidades decorrentes de descumprimento; e

5.16.4 O **capital investido pelo operador privado deve ser depreciado e remunerado, custos que devem ser repassados ao contratado.**

5.17 Ao se optar pela aquisição de veículos também são esperadas as seguintes vantagens, dentre outras:

5.17.1 **Promoção da atualidade tecnológica dos veículos**, caso sejam necessárias melhorias na prestação do serviço;

5.17.2 **Controle das renovações de frota**, tão problemáticas na gestão de concessões e permissões do STPC;

5.17.3 **Disponibilização de veículos novos**, seguros e confortáveis para os usuários;

5.17.4 **Economia de escala** decorrente da grande quantidade de veículos objeto do presente Estudo Técnico Preliminar (ETP) (ver Item 6.2); e

5.17.5 O Estado **não precisará arcar com os custos de remuneração e de depreciação dessa frota.**

6. Descrição da solução como um todo

Os estudos que culminaram no projeto DF ACESSÍVEL – TCB HEMODIÁLISE tiveram como referência o Serviço de Transporte Público Complementar à Pessoa com Deficiência e à Pessoa Idosa – STPCDI, denominado DF Acessível, cuja finalidade é possibilitar o deslocamento de pessoas com deficiência com mobilidade reduzida, temporária ou permanente, e de pessoas idosas, para tratamento de saúde, educação especial ou comum, trabalho, lazer e esporte, e outros não contemplados.

A modelagem operacional proposta para o serviço é dividida em regiões de atendimento denominadas “bacias”, que englobam uma determinada quantidade de regiões administrativas (RA).

Os operadores a serem contratados para atuar nessas bacias transportarão os pacientes residentes na sua área de atuação para os hospitais e clínicas indicados pela SES.

As regiões de atuação das bacias do projeto são alinhadas às regiões de atuação das regiões de saúde (SRS) da SES, visando facilitar o cadastramento de usuários, dentre outros procedimentos internos da Secretaria.

O projeto prevê ainda a utilização das faixas exclusivas de ônibus, o que trará ganhos de eficiência, como o aumento da velocidade média da operação.

A configuração e as dimensões dos veículos do projeto são semelhantes às dos empregados no DF Acessível, haja vista a boa experiência que a TCB tem obtido com o emprego dessas vans, que transportam passageiros em todo o território do DF.

O emprego de vans maiores foi avaliado pelo grupo de trabalho que estudou o assunto, no entanto, seu emprego foi considerado temerário em casos de **trajetos com vias estreitas**.

Outro problema vislumbrado pelo grupo quanto ao emprego de vans maiores é a **ociosidade da ocupação em determinados trajetos e horários**, e **longos tempos de viagem em outros**, que aumentam conforme a quantidade de pessoas transportadas, provocando **grandes antecipações de horários nas primeiras coletas de passageiros**.

Para o emprego de minivans (veículos menores), como as Fiat Doblô utilizadas pela SES, seria necessário adquirir ou alugar veículos Chevrolet Spin ou BYD D1, as principais minivans novas a venda no mercado brasileiro, que possuem tamanho (cerca de 4,4 metros) e capacidade de transporte (6 passageiros, excluído o lugar do motorista) semelhantes.

A Chevrolet Spin de 7 lugares, zero km, custa a partir de R\$ 136.730,00 (cento e trinta e seis mil setecentos e trinta reais), enquanto a BYD D1 parte de R\$ 269.990,00 (duzentos e sessenta e nove mil novecentos e noventa reais), ambas sem adaptação (132857781).

Considerando a necessidade de se prover a acessibilidade para cadeirantes nessas minivans foi verificado que a transformação para o transporte de cadeirantes **reduz a capacidade de transporte da Spin de 6 para 3 passageiros (excluído o motorista) mais o cadeirante** (132857791). Não foram encontrados projetos de transformação da BYD D1.

Veículos com capacidade de transporte reduzida implicam no aumento da frota e do pessoal necessário para se operar o serviço, onerando os valores de investimento e de custeio. Como será visto adiante, cada van com a configuração aprovada pela TCB para a operação do novo serviço transporta quase três vezes a capacidade da Spin adaptada.

O custo de transformação para transporte de cadeirantes da Spin, estimado pela Prefeitura de Francisco Beltrão/Paraná, em agosto de 2021, foi de R\$ 27.250,00 (vinte e sete mil duzentos e cinquenta reais), que equivalem a R\$ 31.684,02 (trinta e um mil seiscentos e oitenta e quatro reais e dois centavos), após correção pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), perfazendo um total de R\$ 168.414,02 (cento e sessenta e oito mil quatrocentos e quatorze reais e dois centavos) para aquisição do carro e sua adaptação (132857781).

O valor da Spin adaptada corresponde a cerca de **61%** do valor da van do DF Acessível, após correção pelo IPCA, enquanto a da BYD, sem adaptação, aproximadamente **98%**.

O valor dos veículos do DF Acessível (82994238) foi utilizado como referência nos trabalhos do grupo, sendo que o último ajuste contratual, de 28 de março de 2022, válido até 22 de agosto de 2022 (93884540), indica um valor unitário de **R\$ 261.111,52 (duzentos e sessenta e um mil cento e onze reais e cinquenta e dois centavos)**, que equivalem a **R\$ 275.825,18** (duzentos e setenta e cinco mil oitocentos e vinte e cinco reais e dezoito centavos), após correção pelo IPCA (132857886).

A configuração aprovada para as vans do TCB Hemodiálise prevê o transporte de, no mínimo 08 passageiros sentados e 01 baia para cadeirante no salão, mais 02 pessoas sentadas na parte da frente (excluído o assento do motorista). Essa configuração permite manter dimensões próximas às das vans do DF Acessível, aumentando sua capacidade de transporte de 9 para 11 passageiros (incremento de 22%). Também há um aumento na capacidade de transporte das novas vans com relação aos veículos utilizados pela SES (Fiat Doblô), que é de 6 passageiros (incremento de 83%), e com relação à Spin para cadeirantes, que é de 4 passageiros (incremento de 175%).

Considerando que a proposta é de que o novo serviço seja criado no âmbito do STPC, **todos os veículos devem ser acessíveis**, motivo pelo qual toda frota disporá de 01 baia para cadeirante e 01 plataforma elevatória ou rampa de acesso, indisponíveis nos veículos empregados pela SES.

Assim como outros serviços prestados direta ou indiretamente pela TCB, os veículos do novo serviço deverão ser **rastreados via GPS e controlados e monitorados via Centro de Controle Operacional (CCO)**, visando aperfeiçoar o controle e a fiscalização do equilíbrio econômico-financeiro e dos valores a serem remunerados ao operador.

Os veículos devem ser projetados e fabricados para atender às especificações funcionais, **durante um período mínimo de 10 (dez) anos**, prazo empregado para as vans do serviço Atende+ da SPTRANS (132857852), referência nacional no transporte de passageiros porta a porta.

2.1 **Tipo/Modelo:** Veículos tipo VAN para passageiros, carroceria em aço, com os vidros laterais originais de fábrica (não serão aceitos veículos do tipo furgão com janelas adaptadas), em cor sólida BRANCA, zero quilômetro, modificados, data de fabricação /modelo igual ou posterior à assinatura do contrato, com acesso ao habitáculo por porta dianteira com travamento e ao compartimento traseiro do veículo que permita atender a configuração da customização sob a responsabilidade da fornecedora, revestimento interno do salão de passageiros em ABS (laterais e teto), o piso revestido em vinílico antiderrapante (devendo ser apresentado laudo de coeficiente estático de atrito), certificados pela fornecedora de acordo com a Portaria nº 30/2004-INMETRO e Resoluções vigentes do CONTRAN, para uso no transporte de:

2.1.1 **Passageiros PCDs:** 01 (um) passageiro com dificuldades motoras que se utilize de cadeira de rodas, em área reservada para o alojamento de 01 (uma) cadeira de rodas, com área mínima de 1.300 mm x 800 mm, sendo no mínimo 1 200 mm para manobra e acomodação da cadeira e 100 mm decorrente do avanço das rodas em relação ao alinhamento vertical do guarda-corpo, em conformidade com a norma ABNT/NBR 14.022/2.009, sistema de fixação para cada cadeira de rodas realizado por meio de 04 (quatro) retratores fixados em trilhos no assoalho do veículo, inclusos os cintos de três pontos, acomodados em posição direcionada para ordem de marcha, com pega-mão na cor amarela fixado na lateral esquerda do veículo.

2.1.2 **Passageiros acompanhantes:** mínimo de 08 (oito) passageiros acompanhantes em bancos individuais no salão de passageiros e 02 (dois) acompanhantes na cabine, sendo os bancos com no mínimo 400 mm de largura e originais de fábrica no compartimento dianteiro, bancos do salão de passageiros com descansa-braço escamoteável, cintos de segurança de três pontos para todos os passageiros ou apenas abdominais para os passageiros da última fileira e espaçamento de pelo menos 300 mm entre as fileiras dos bancos.

2.2 **Dimensões básicas:** distância entre-eixos mínima de 3.600 mm, altura máxima do veículo de 3.000 mm, compartimento de carga (habitáculo) com largura mínima interna de 1.700 mm, comprimento de 3.500 mm, altura interna mínima de 1.800 mm e PBT mínimo de 3.500 kg.

2.3 **Motor:** movido à óleo diesel, com potência igual ou superior a 125 CV (91,9 kW), torque igual ou superior a 30 mkgf (294 Nm) obedecendo as normas do PROCONVE em vigor.

2.4 Caixa de Marchas: com no mínimo 5 marchas à frente e 1 a ré.

2.5 Sistema elétrico: 12 volts, bateria com no mínimo 90 Ah e alternador com no mínimo 110 A.

2.6 Direção: assistida.

2.7 Freios: a disco nas quatro rodas, com sistema antitravamento integral das rodas (ABS com gerenciamento eletrônico).

2.8 Tanque de Combustível: capacidade mínima de 70 litros.

2.9 Rodas: aro 16" de aço ou liga leve.

2.10 Acessórios e equipamentos: Ar condicionado original de fábrica integrado frio/quente e com função desembaçante do parabrisa e no salão de passageiros, com distribuição através de duto central no teto, devendo ser apresentado relatório de ensaio de conforto térmico do veículo, espelhos retrovisores externos com comando interno, tacógrafo, banco do motorista individual, capas removíveis para todos os bancos em tecido absorvente na cor preta, tomadas de 12 V, suporte para celular ou *tablet* a ser definido no ato da contratação, tampa de abastecimento de combustível inviolável com indicação do tipo de combustível utilizado, iluminação interna da cabine com opção de controle independente na luminária de modo a impedir ou permitir o acendimento automático quando da abertura das portas, protetor do motor/cárter fixado na parte inferior, que não cause interferência no sistema de absorção de impactos do conjunto motor/transmissão, demais equipamentos obrigatórios exigidos pelo CONTRAN e em conformidade com o PROCONVE.

2.11 Customização

2.11.1 Rampa elevatória de cadeira de rodas: elevador para cadeiras de rodas para instalação na porta lateral de veículos da categoria M2 (vans de passageiros), capacidade de elevação de pelo menos 300 kg, rampa com largura mínima de 800 mm e comprimento mínimo de 1050 mm, altura de elevação do solo de no mínimo 900 mm, com acionamento eletro-hidráulico, tensão de alimentação de 12 volts e corrente máxima de 25 amperes, 2 pistões de elevação, bomba hidráulica de pelo menos 120 bar, sistema de controle automático por meio de botões, sistema de segurança que impeça o fechamento com usuário sobre a plataforma e acionamento involuntário, anteparos da rampa com fechamento automático, bomba manual para acionamento em caso de pane elétrica, estrutura do equipamento em aço com revestimento por pintura eletrostática na cor preta.

2.11.2 Adesivação: Os veículos deverão receber adesivação por toda parte visível externamente da carroceria, conforme modelos de layout externo constantes nos Documentos SEI (135698668) (135698885) (135699592). O licitante deverá solicitar a normatização do padrão de pintura à TCB, posterior a assinatura do contrato com esta SES.

2.12 Disposições finais:

2.12.1 Assistência técnica: Os fornecedores devem garantir a assistência técnica autorizada (veículo e transformação) durante todo o período de garantia.

2.12.2 Garantia: os equipamentos deverão contar com garantia mínima de 01 (um) ano e que a transformação é devidamente homologada pela Engenharia da Montadora, não alterando a garantia do veículo solicitada no descritivo.

2.12.3 Revisão: todos os custos da primeira revisão programada prevista no manual técnico do fabricante são a cargo do fornecedor (inclusive quanto a peças e materiais de desgaste como óleo, filtros, anéis, etc.), onde deverá ser celebrado contrato sucinto com as condições de cumprimento da garantia e da realização da revisão.

2.12.4 Manuais: os equipamentos deverão estar acompanhados no ato de entrega dos manuais e CATÁLOGO DE PEÇAS SOBRESSALENTES (em papel, CD-ROM, pendrive, ou acesso via internet permanente ao catálogo de peças do equipamento que possibilite a consulta e especificação de peças sobressalentes).

2.12.5 IPVA, DPVAT, Licenciamento e Emplacamento: o fornecedor deverá efetuar o pagamento do IPVA (Imposto sobre Veículos Automotores), as taxas de licenciamento, emplacamento e DPVAT, com a emissão do Certificado de Propriedade do Veículo em nome da TCB.

2.12.6 Os fornecedores estão obrigados a ministrar curso de entrega técnica do veículo e da rampa elevatória com no mínimo 04 (quatro) horas de duração e com emissão de certificado para os participantes.

2.12.7 A estrutura/chassi deverá ser projetada para atender a todas as especificações funcionais, durante um período mínimo de 10 (dez) anos.

Sistema de segurança: vans devem ser equipadas com cintos de segurança de três pontos, sistemas de retenção para cadeiras de rodas e airbags.

Baixa Emissão de Poluentes Veículos devem ser equipados com motores de baixa emissão, preferencialmente híbridos ou elétricos.

Armazenamento de Equipamentos Pessoais: Compartimentos de armazenamento para equipamentos médicos portáteis e pertences pessoais dos pacientes.

Sistema de suspensão avançado para garantir uma viagem suave, minimizando o desconforto para os pacientes.

Isolamento acústico adequado para minimizar ruídos externos.

7. Estimativa das Quantidades a serem Contratadas

A SES informou em dezembro de 2023 que transportou 367 pacientes, o que corresponde a 2.202 transportes por semana, visto que a viatura faz uma viagem para levar, outra para buscar e isto é feito 3 vezes por semana, para cada paciente. Essa demanda representa aproximadamente 30% (trinta por cento) do montante de vagas de hemodiálise ofertadas pela Secretaria (cerca 1.200 vagas), distribuídas entre hospitais e clínicas credenciadas, com possibilidade de chegar a 2.000 vagas (que podem ser objeto de aditivo de até 25%), em conformidade com o Edital de Credenciamento SES 01/2020. A partir da criação e da divulgação do TCB Hemodiálise é esperado um aumento substancial na demanda desse tipo de transporte, haja vista a facilitação do acesso ao serviço, sem necessidade de judicialização para tanto. Desse modo, a aquisição inicial dos veículos e eventuais incrementos de frota devem ser avaliados e mensurados considerando a demanda inicial do STPCTH e sua evolução, sendo efetivados por meio do Sistema de Registro de Preços.

O montante de 56 veículos, constante no objeto do presente estudo (item 1.2), foi estimado para atendimento a cerca de 1.200 pacientes, sendo calculado de forma proporcional ao dimensionamento de frota estimado pelo grupo de trabalho para atendimento à demanda transportada pela SES em 2022, de 311 pacientes, observadas a distribuição da demanda entre as bacias que comporão o serviço e a metodologia de cálculo da frota reserva sugerida nos estudos do grupo.

A sugestão de aquisição de frota, por parte da TCB, se deve ao fato de que a empresa será a operadora do serviço, inclusive mediante quadro próprio (quando viável), situação em que a titularidade dos veículos em favor da TCB poderá agilizar procedimentos como manutenção e atualização tecnológica.

Os trâmites e as tratativas relativas aos estudos e à proposta de criação do STPCTH constam no Processo SEI 00095-00000063 /2023-02.

8. Estimativa do Valor da Contratação

Valor (R\$): 18.172.000,00

O valor médio global estimado da pretensa aquisição é de R\$ 18.172.000,00 (Dezoito milhões cento e setenta e dois mil reais).

A validade das propostas de preços deverá ter prazo mínimo de 120 (cento e vinte) dias.

ITEM	DESCRIÇÃO/ESPECIFICAÇÃO	UNIDADE DE MEDIDA	QUANTIDADE MÍNIMA	QUANTIDADE MÁXIMA	VALOR UNITÁRIO	VALOR TOTAL
	Veículos tipo van adaptada e customizada, cor branca, zero quilômetro, revestimento interno do salão de passageiros em ABS (laterais e teto), piso revestido em vinílico antiderrapante					

1	<p>Passageiros: 8 acompanhantes no salão de passageiros, 2 acompanhantes na cabine e 1 passageiro que utilize cadeira de rodas</p> <p>Dimensões: distância entre-eixos mínima de 3.600 mm, altura máxima do veículo de 3.000 mm, compartimento de carga (habitáculo) com largura mínima interna de 1.700 mm, comprimento de 3.500 mm, altura interna mínima de 1.800 mm e PBT mínimo de 3.500 kg.</p> <p>Customização: rampa elevatória de cadeira de rodas e adesivação, conforme item 2.11.1 e 2.11.2</p> <p>Data de fabricação/modelo igual ou posterior à assinatura do contrato</p>	Und.	1	56	R\$ 324.500,00	R\$ 18.172.000,00
---	--	------	---	----	-------------------	----------------------

9. Justificativa para o Parcelamento ou não da Solução

Será aplicada a previsão da Cota Reservada de aproximadamente 25% (vinte e cinco por cento), visando a participação de microempresas e empresas de pequeno porte, nos termos dos Arts. 23 e 26, da Lei Distrital nº 4.611/2011 e Art. 2º, Inciso III, do Decreto Distrital nº 35.592/2014.

Nos termos do art. 48, da Lei Complementar nº 123, de 2006, atualizada pela Lei Complementar nº 147 de 2014 e Lei Distrital nº 4611, de 2011, de acordo com o valor de referência da aquisição será dado tratamento diferenciado a Micro e Pequenas Empresas.

10. Contratações Correlatas e/ou Interdependentes

Esta SES já realizou a aquisição recente de 62 Veículos tipo furgão, zero km , adaptados para ambulância do SAMU e da própria frota da SES, com as devidas customizações.

O Pregão nº 00083/2023 fora conduzido pela então SEPLAD, do qual culminou com a Ata de Registro de Preços nº 0005/2024, já em execução pela própria SES aravés do processo 00060-00049524/2024-61.

11. Alinhamento entre a Contratação e o Planejamento

Informamos que há adequação orçamentária na LOA de 2024, na presente data, para atender a despesas desta natureza, conforme abaixo:

Programa de Trabalho: 10.302.6202.4205.0001

Fonte: 338319886

Programa de Trabalho: 10.302.6202.4205.0001

Fonte: 138025052

Considerando a limitação orçamentária para inserção da respectiva demanda, a mesma não encontra-se no PCA 2024 do respectivo órgão, devendo ser realizada a sua inserção após definição mais assertiva do preço, a ser realizada na pesquisa de preços, conforme Decreto 44.330/2023.

12. Benefícios a serem alcançados com a contratação

Promover melhores condições de trabalho para servidores, conforto a população;

Melhora na qualidade de atendimento aos pacientes dialíticos.

Oferecer maior segurança aos ocupantes dos veículos;

Diminuir gastos com a manutenção, tempo de parada para inspeção e troca de peças;

Oferecer assistência de qualidade e segurança dos pacientes nos diferentes níveis de atenção à saúde;

Celeridade nos atendimentos e remoções.

13. Providências a serem Adotadas

A fiscalização da contratação será exercida por Comissão ou um representante da Administração, ao qual competirá dirimir as dúvidas que surgirem no curso da execução da entrega, montagem e instalação dos objetos.

O acompanhamento e a fiscalização da execução do contrato consistem na verificação da conformidade do fornecimento dos veículos e da alocação dos recursos necessários, de forma a assegurar o perfeito cumprimento do contrato, devendo ser exercido por comissão designada.

Os membros da referida comissão deverão ter a experiência necessária para o acompanhamento e controle da aquisição.

Não obstante a contratada seja a única e exclusiva responsável pela execução de todo o objeto deste Termo de Referência, a Contratante reservar-se o direito de, sem que de qualquer forma restrinja a plenitude desta responsabilidade, exercer a mais ampla e completa fiscalização.

A fiscalização de que se trata este item não exclui nem reduz a responsabilidade da Contratada, inclusive perante terceiros, por qualquer irregularidade, ainda que resultante de imperfeições técnicas, vícios redibitórios, ou emprego de material inadequado ou de qualidade inferior, e, na ocorrência desta, não implica em corresponsabilidade da administração ou de seus agentes e prepostos.

14. Possíveis Impactos Ambientais

A contratada deverá declarar que atende aos requisitos de sustentabilidade previstos no art. 2º da Lei Distrital nº 4.770/2012.

15. Declaração de Viabilidade

Esta equipe de planejamento declara **viável** esta contratação.

15.1. Justificativa da Viabilidade

A aquisição está alinhada ao planejamento estratégico e ao Plano Estratégico da Secretaria de Estado de Saúde do Distrito Federal – SES/DF

16. Responsáveis

Todas as assinaturas eletrônicas seguem o horário oficial de Brasília e fundamentam-se no §3º do Art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).

PAULO HENRIQUE HOROVITS

Equipe de apoio



Assinou eletronicamente em 03/06/2024 às 11:22:30.