I.1 ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR - ETP

Unidade Requisitante
Secretaria Municipal de Educação - CNPJ nº 06.083.395/0001-10.

Alinhamento com o Planejamento Anual
A necessidade objeto do presente estudo possui previsão no Plano de Contratações Anual elaborado na Organização para o exercício 2027 e está formalizado no **Id do item no PCA** nº 38

Equipe de Planejamento
Cerlene Rodrigues de Aquino

Problema Resumido
O transporte escolar constitui serviço público essencial e instrumento indispensável para a efetivação do direito fundamental à educação, impondo-se a necessidade de sua prestação de forma contínua, regular e segura aos alunos da rede pública municipal. No contexto do Município de Solonópole, caracterizado pela existência de áreas urbanas e extensas zonas rurais, a adequada organização desse serviço revela-se fundamental para assegurar o deslocamento diário dos estudantes até as unidades de ensino, garantindo condições de acesso equitativo à educação, independentemente da localização da residência do aluno.

Em atendimento ao inciso I do art. 18 da Lei 14.133/2021, o presente instrumento caracteriza a primeira etapa do planejamento do processo de contratação e busca atender o interesse público envolvido e buscar a melhor solução para atendimento da necessidade aqui descrita.

DESCRIÇÃO DA NECESSIDADE

O Município de Solonópole enfrenta demanda permanente e essencial relacionada ao deslocamento diário dos estudantes da rede pública de ensino, fazendo-se necessária a disponibilização de transporte escolar adequado, seguro e regular enquanto medida indispensável para viabilizar o acesso e a permanência dos alunos na escola, assegurando condições materiais mínimas para o exercício do direito fundamental à educação.

A oferta de transporte escolar adequado constitui instrumento indispensável à efetivação do direito à educação, pois viabiliza o acesso e a permanência dos alunos nas unidades de ensino, reduz riscos de evasão e infrequência, e favorece a regularidade do processo de ensino-aprendizagem. Trata-se de serviço público de natureza

continuada, diretamente vinculado à política educacional do Município e ao dever estatal de remover barreiras geográficas e socioeconômicas que dificultem o acesso dos estudantes à escola.

A ausência ou a descontinuidade do transporte escolar compromete diretamente a frequência dos estudantes, favorece a evasão escolar, reduz a assiduidade e interfere negativamente no processo de ensino-aprendizagem, além de aprofundar desigualdades de acesso à política educacional.

No caso concreto, a Administração deflagrou anteriormente o Pregão Eletrônico nº 2026.05.28.001, destinado à contratação dos serviços de transporte escolar. Ocorre que o referido certame foi objeto de representação perante o Tribunal de Contas do Estado do Ceará – TCE-CE – Processo nº 14871/2026-5 - no âmbito da qual foi concedida medida cautelar determinando a suspensão do procedimento licitatório, conforme inteiro teor do Despacho Singular nº 7707/2026.

A decisão proferida pelo órgão de controle externo introduziu circunstância superveniente ao planejamento administrativo, com repercussão direta sobre o prosseguimento da contratação anteriormente pretendida, exigindo da Administração a adoção de providências destinadas a assegurar, simultaneamente, a observância da determinação cautelar e a continuidade da prestação do serviço público essencial.

Nesse contexto, considerando a necessidade de assegurar solução contratual para o atendimento da demanda municipal, a Administração identificou a necessidade de promover novo planejamento da contratação, mediante reavaliação dos elementos técnicos e administrativos que deverão fundamentar a instauração de novo procedimento licitatório.

A elaboração deste Estudo Técnico Preliminar e, posteriormente, de novo Termo de Referência, insere-se nesse contexto de reavaliação administrativa, com o propósito de estruturar a contratação a partir das necessidades efetivamente identificadas pela Secretaria Municipal de Educação.

A instauração de novo procedimento licitatório não decorre, portanto, da existência de uma demanda pública distinta daquela anteriormente identificada, mas da persistência da necessidade de prestação dos serviços de transporte escolar, associada à circunstância superveniente representada pela concessão da medida cautelar no procedimento anterior, que impõe à Administração a adoção de providências para viabilizar o atendimento regular e contínuo dessa necessidade.

Ressalte-se que a elaboração de novo planejamento não pressupõe, por si só, o reconhecimento da procedência das irregularidades suscitadas na representação, tampouco afasta a observância das determinações emanadas do Tribunal de Contas. Trata-se de providência administrativa voltada à preservação do interesse público, à adequada organização da futura contratação e à prevenção dos riscos decorrentes da ausência de solução contratual apta a assegurar a continuidade do transporte escolar.

Registra-se que, atualmente, a prestação dos serviços de transporte escolar vem sendo atendida por meio de contratação emergencial, decorrente de procedimento de dispensa de licitação, adotada pela Administração Municipal como medida excepcional e transitória, destinada a evitar a interrupção de serviço público essencial e garantir o deslocamento regular dos estudantes às unidades de ensino.

A contratação emergencial em vigor, contudo, não afasta a necessidade de instauração de novo procedimento licitatório, apto a assegurar solução contratual estável para a prestação dos serviços, posto que a contratação emergencial consiste em medida de natureza temporária, cuja finalidade reside em assegurar o atendimento imediato da demanda enquanto são adotadas as providências necessárias à conclusão de procedimento licitatório destinado à contratação regular dos serviços de transporte escolar.

Nesse contexto, considerando a concessão de medida cautelar pelo Tribunal de Contas do Estado do Ceará – TCE-CE, que determinou a suspensão do procedimento licitatório anteriormente instaurado, revela-se necessária a adoção de providências administrativas voltadas à estruturação de nova contratação, mediante planejamento atualizado e observância das disposições da Lei Federal nº 14.133/2021 e das determinações emanadas do órgão de controle externo.

Além disso, o planejamento da nova contratação deverá considerar a demanda educacional correspondente ao ano letivo de 2027, mediante atualização das informações relativas às matrículas, aos itinerários, às distâncias percorridas e às condições operacionais das rotas, de modo a compatibilizar a futura contratação com as necessidades efetivamente identificadas pela Secretaria Municipal de Educação.

Dessa forma, a necessidade administrativa que fundamenta a instauração do novo procedimento licitatório decorre de um conjunto de circunstâncias convergentes:

a) a natureza essencial e continuada dos serviços de transporte escolar, indispensáveis à garantia do acesso e da permanência dos estudantes nas unidades de ensino;
b) a concessão de medida cautelar pelo Tribunal de Contas do Estado do Ceará – TCE-CE, que determinou a suspensão do procedimento licitatório anteriormente instaurado, repercutindo sobre a contratação inicialmente planejada;
c) a existência de contratação emergencial atualmente em execução, destinada ao atendimento transitório da demanda, cuja natureza excepcional não se confunde com a solução contratual estável pretendida pela Administração;
d) a necessidade de promover contratação capaz de assegurar a continuidade dos serviços; e
e) a necessidade de atualização da demanda, considerando as matrículas, os itinerários e as condições operacionais das rotas previstas para o ano letivo de 2027.

Diante desse cenário, evidencia-se a necessidade de promover novo procedimento licitatório para a contratação dos serviços de transporte escolar do Município de Solonópole, de modo a assegurar solução contratual compatível com as necessidades da Administração, observados os princípios do planejamento, da legalidade, da eficiência, da economicidade e da seleção da proposta mais vantajosa.

A futura contratação mostra-se indispensável à continuidade da política pública educacional do Município, permitindo assegurar o deslocamento regular e seguro dos estudantes da rede pública de ensino, preservar a igualdade de oportunidades de acesso à educação e garantir condições adequadas à permanência dos alunos nas unidades escolares e ao desenvolvimento das atividades pedagógicas.

REQUISITOS DA FUTURA CONTRATAÇÃO

A presente elaboração tem como objetivo delinear os requisitos para a contratação de um sistema eficiente de transporte escolar, que visa solucionar as dificuldades de acesso à educação enfrentadas pelos alunos da rede municipal de Solonópole. É essencial que os requisitos a seguir estejam alinhados com as necessidades identificadas, garantindo a seleção da proposta mais vantajosa e fomentando a concorrência entre os fornecedores.

1. Requisitos gerais do serviço:

1. Capacidade de atender ao transporte escolar dos alunos por dia, em rotas previamente estabelecidas pela Secretaria Municipal de Educação.
2. Prestação de serviço de transporte escolar terrestre, em dias letivos, nos horários definidos pela Secretaria de Educação.
3. A Contratada obriga-se a cumprir fielmente as rotas e os horários determinados pela Contratante e arcar com os custos necessários à execução dos serviços.
4. Garantia de continuidade do serviço, sem interrupções, sob pena de sanções contratuais.
5. Cumprimento das normas dispostas no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e das normas do CONTRAN aplicáveis ao transporte de escolares.
6. Proibição de transporte de passageiros estranhos ao serviço de transporte escolar.
7. Proibição de transporte de alunos em pé, acima da capacidade regulamentar do veículo.
8. Os veículos serão de uso exclusivo do município de Solonópole.
9. Todos os custos inerentes ao condutor, combustível, manutenção preventiva e corretiva (inclusive reposição de peças, acessórios e pneus), pagamento de taxa e licenciamento serão de responsabilidade da contratada.
10. O contratado deverá manter preposto aceito pela Administração no local do serviço para representá-lo na execução do contrato.

2. Requisitos dos veículos:

1. Registro como veículo de passageiros, conforme CTB.
2. Documentos obrigatórios atualizados.
3. Veículos com vistoria específica para transporte escolar realizada pelo órgão de trânsito competente, dentro do prazo de validade.
4. Programa de manutenção preventiva dos veículos, com intervalos não superiores a 06 (seis) meses, acompanhado de registro formal das manutenções realizadas.
5. Adequação às normas de acessibilidade, nos casos em que a rota envolver alunos com deficiência ou mobilidade reduzida, conforme definição da Administração.
6. Manutenção dos veículos em perfeito estado de conservação.
7. Funcionamento pleno dos sistemas de iluminação, freios, suspensão, direção, limpadores de pára-brisa, buzina e demais equipamentos obrigatórios.
8. Uso de veículos com licenciamento, seguro obrigatório e IPVA regulares.
9. Obrigatoriedade de limpeza interna e externa, mantendo ambiente salubre e adequado para crianças e adolescentes.
10. Obrigatoriedade de disponibilizar veículos automotores em número suficiente para a execução do contrato.

3. Requisitos específicos de segurança (CTB / transporte escolar):

1. Pintura de faixa horizontal na cor amarela, com quarenta centímetros de largura, à meia altura, em toda a extensão das partes laterais e traseira da carroçaria, com o dístico ESCOLAR, em preto, sendo que, em caso de veículo de carroçaria pintada na cor amarela, as cores aqui indicadas devem ser invertidas;
2. Cintos de segurança individuais para todos os assentos, em perfeito funcionamento.
3. Dispositivo de saída de emergência, conforme normas do CONTRAN.
4. Tacógrafo (registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo), em conformidade com as exigências do Código de Trânsito Brasileiro (CTB).
5. Presença de marcação visível da capacidade máxima de passageiros e observância estrita desse limite.

4. Requisitos dos motoristas:

1. Ter idade superior a vinte e um anos.
2. Possuir Carteira Nacional de Habilitação (CNH), categoria D.
3. Apresentar curso especializado para transporte escolar, na forma da regulamentação do CONTRAN e CTB.
4. Não ter cometido mais de uma infração gravíssima nos 12 (doze) últimos meses.
5. Apresentar certidões negativas de antecedentes criminais.
6. Uso obrigatório de identificação funcional ou crachá durante o serviço.
7. Proibição de uso de telefone celular ou dispositivos eletrônicos durante a condução.
8. Proibição de condução sob efeito de álcool, drogas ou substâncias psicoativas, com submissão às normas de fiscalização aplicáveis.
9. Os condutores não terão qualquer vínculo empregatício com o município contratante.

5. Requisitos de operação do serviço:

1. Embarque e desembarque de alunos em locais previamente definidos e seguros, evitando paradas em curvas, subidas íngremes ou pontos de risco.
2. Observância rigorosa dos horários de início e término das aulas, garantindo a chegada dos alunos antes do início e saída após o término das atividades.
3. Tempo máximo de espera dos alunos nos pontos de embarque de até 15 minutos e cumprimento rigoroso dos horários estabelecidos nas rotas.
4. Proibição de alteração de rotas, itinerários ou horários sem autorização prévia da Administração.
5. Obrigatoriedade de substituição imediata de veículos ou motoristas em caso de pane, acidente, manutenção preventiva, irregularidade documental ou conduta inadequada de motorista(s).
6. Manutenção de lista atualizada de alunos por rota.
7. Proibição de transporte de cargas.

6. Requisitos de gestão e fiscalização:

1. Entrega à Administração de relação completa dos veículos vinculados ao contrato, com placa, chassi, ano de fabricação, capacidade e documentos.
2. Entrega de relação nominal dos motoristas, com CNH, curso de transporte escolar e demais documentos comprobatórios.
3. Comunicação imediata à Administração de qualquer acidente, incidente de segurança ou ocorrência disciplinar envolvendo alunos, motoristas ou veículos.
4. Permissão expressa para vistorias periódicas dos veículos pela Administração ou por terceiros por ela designados.

5. Atendimento às determinações da fiscalização do contrato.

7. Requisitos da responsabilização dos veículos:

1. Responsabilização da contratada por multas, danos materiais, morais e pessoais decorrentes de culpa ou dolo de seus prepostos na execução do serviço.

Justificativa dos requisitos dos itens 1 a 7:

Os requisitos gerais do serviço são necessários para assegurar que o objeto contratado esteja alinhado à finalidade pública da contratação — garantir o acesso e a permanência dos alunos na escola — e para reduzir riscos de descontinuidade. A exigência de cumprimento integral do CTB e das normas do CONTRAN decorre de legislação cogente e não constitui requisito discricionário. A vedação ao transporte de passageiros estranhos ao serviço e de alunos em pé é imprescindível para preservar a segurança dos estudantes, evitar superlotação e assegurar que a capacidade técnica dos veículos seja respeitada, reduzindo a probabilidade de acidentes.

Os requisitos relativos aos veículos têm por objetivo garantir que a frota utilizada apresente condições plenas de segurança, confiabilidade e regularidade documental. A exigência de autorização específica para transporte escolar e de vistorias atualizadas decorre diretamente da legislação de trânsito, que trata de forma diferenciada o transporte de crianças e adolescentes. A exigência de manutenção em bom estado de conservação, de sistemas de freios, suspensão, direção, iluminação e pneus em perfeito funcionamento está diretamente relacionada à necessidade de reduzir o risco de acidentes, sobretudo em vias rurais e estradas não pavimentadas, comuns no território municipal. A limpeza periódica dos veículos, por sua vez, é requisito mínimo de salubridade e dignidade no transporte de alunos.

Os requisitos específicos de segurança para transporte escolar fundamentam-se em normas técnicas e de trânsito que tratam da identificação e equipamentos obrigatórios dos veículos escolares. A padronização visual do veículo como “escolar”, quando exigida, facilita a fiscalização, a identificação pela comunidade e outros usuários da via, e contribui para a segurança dos alunos. Os cintos de segurança individuais, as saídas de emergência e o extintor em condições de uso são exigências diretamente relacionadas à mitigação de danos em caso de sinistro. A presença de tacógrafo, quando obrigatória, auxilia no controle da velocidade praticada e do tempo de condução, facilitando a fiscalização da conduta do motorista.

Os requisitos aplicáveis aos motoristas justificam-se pelo fato de que a condução de escolares exige qualificação específica e conduta irrepreensível. A necessidade de CNH em categoria compatível e de curso especializado em transporte escolar decorre de exigências normativas e visa assegurar que o condutor tenha conhecimentos técnicos e comportamentais adequados ao transporte de crianças e adolescentes. A exigência de curso especializado busca reduzir o risco de sinistros por imperícia, especialmente em rotas rurais e estradas de difícil acesso. A análise de antecedentes de trânsito e criminais visa proteger o interesse público, reduzindo a probabilidade de que pessoas com histórico incompatível com a função tenham contato diário e próximo com os alunos. A proibição do uso de celular ao volante e de direção sob efeito de álcool ou drogas é mera reafirmação de comandos legais e de boas práticas de segurança no trânsito, sendo indispensável para mitigar riscos de acidentes.

Os requisitos de operação do serviço tratam de como o transporte será executado na prática. A definição de locais seguros para embarque e desembarque e o respeito aos horários escolares são essenciais para que a política pública de transporte escolar cumpra sua finalidade: garantir que o aluno chegue à escola em tempo hábil para participar integralmente das atividades e retorne com segurança à sua residência. A vedação de alterações unilaterais de rotas e horários impede que a contratada modifique o serviço de forma a prejudicar a

frequência escolar ou aumentar o tempo de percurso sem avaliação prévia da Administração. A exigência de substituição imediata de veículos e motoristas em situações de emergência ou irregularidade está diretamente relacionada à continuidade do serviço e à proteção dos alunos, evitando interrupções prolongadas. A vedação ao transporte de cargas perigosas ou incompatíveis com a segurança dos estudantes visa eliminar riscos adicionais dentro do habitáculo do veículo.

Os requisitos de gestão e fiscalização são necessários para que a Administração possa exercer de forma efetiva o dever de fiscalização previsto na Lei nº 14.133/2021. A relação completa de veículos e motoristas possibilita o controle prévio e posterior da regularidade dos documentos, da habilitação e da certificação exigidas. A comunicação imediata de acidentes ou incidentes é indispensável para adoção de providências administrativas, assistenciais e, se necessário, disciplinares. A permissão de vistorias periódicas é instrumento básico para verificar o cumprimento das condições contratuais, especialmente quanto ao estado de conservação dos veículos e conduta dos motoristas. O registro de quilometragem, quando vinculado ao critério de pagamento, é condição de transparência e controle de gastos públicos, além de permitir análise de eficiência e planejamento futuro das rotas.

8. Requisitos de qualificação técnica.

1. Comprovação de cadastramento de empresa na modalidade fretamento, na Agência Reguladora do Estado do Ceará — ARCE, de acordo com o Decreto Estadual 29.687/09.

2. Comprovação de aptidão para execução dos serviços similares de complexidade operacional equivalente ou superior com o objeto desta contratação ou com o item pertinente, por meio da apresentação de certidões ou atestados, por pessoa jurídica de direito público ou privado, admitida a exigência de quantitativo mínimo.

3. Os atestados de capacidade técnica poderão ser apresentados em nome da matriz ou da filial do fornecedor.
4. O licitante disponibilizará todas as informações necessárias à comprovação da legitimidade dos atestados, apresentando, quando solicitado pela Administração, cópia do contrato que deu suporte à contratação, endereço atual da contratante e local em que foi executado o objeto contratado, dentre outros documentos.
5. Declaração de que dispõe de frota suficiente e adequada à execução dos serviços, do mesmo tipo utilizado no transporte escolar, bem como de motoristas devidamente habilitados, e que se compromete a apresentar, no prazo máximo de 05 (cinco) dias após a assinatura do contrato, a frota plenamente regularizada, legalizada e em adequado estado de conservação, atendendo integralmente às condições e exigências previstas no edital e às normas do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, comprometendo-se a submetê-los à inspeção semestral para verificação dos equipamentos obrigatórios e de segurança.
6. Declaração de compromisso de que, durante a execução contratual, disponibilizará, no mínimo, 30% (trinta por cento) dos veículos utilizados na prestação dos serviços em nome da contratada, admitida a subcontratação de até 70% (setenta por cento), mediante prévia autorização da Administração

Justificativa da exigência de ARCE

Considerando que, durante a execução do transporte escolar, poderá haver necessidade de deslocamento eventual de estudantes para outros municípios, a fim de participar de atividades extracurriculares promovidas ou autorizadas pela Administração, os veículos utilizados nessas viagens deverão atender às normas estaduais aplicáveis ao transporte intermunicipal de passageiros e às exigências de identificação e regularização perante a ARCE, quando cabíveis. A medida busca assegurar a fiscalização da operação, a segurança dos estudantes e a continuidade do serviço.

Justificativa para a exigência de atestados de capacidade técnica e comprovação de quantitativos mínimos

A exigência de atestados de capacidade técnica tem por finalidade comprovar a aptidão técnico-operacional das licitantes para a execução do objeto, mediante demonstração de experiência anterior na prestação de serviços similares, de complexidade operacional equivalente ou superior, em conformidade com o disposto no art. 67, inciso II, da Lei nº 14.133/2021.

Nos termos do § 1º do referido artigo, a exigência de atestados deverá restringir-se às parcelas de maior relevância ou valor significativo do objeto, assim consideradas aquelas cujo valor individual seja igual ou superior a 4% (quatro por cento) do valor total estimado da contratação.

Quanto à comprovação de quantitativos mínimos, o art. 67, §§ 1º e 2º, da Lei nº 14.133/2021 admite sua exigência em relação às parcelas de maior relevância ou valor significativo do objeto, limitada a até 50% (cinquenta por cento) dessas parcelas, observada a proporcionalidade entre a experiência exigida e a dimensão dos serviços a serem contratados.

Nesse contexto, a exigência de comprovação de capacidade técnico-operacional, mediante apresentação de atestados que demonstrem a execução de serviços similares em quantitativo mínimo de 136.702 km, justifica-se pela relevância técnica e econômica do Item 01 – Transporte Escolar por Ônibus, que constitui o item de maior relevância da contratação, tanto em razão de seu valor estimado quanto da expressiva quilometragem prevista para a execução dos serviços.

Considerando a dimensão operacional desse item, que envolve a disponibilização de veículos de maior capacidade, motoristas habilitados e a execução regular de rotas escolares, a exigência busca assegurar que a futura contratada possua experiência compatível com a complexidade e a dimensão dos serviços, reduzindo os riscos de descontinuidade do transporte escolar e contribuindo para a segurança dos estudantes atendidos.

O quantitativo mínimo estabelecido corresponde a aproximadamente 30% da quilometragem estimada para o Item 01, situando-se abaixo do limite legal de 50% (cinquenta por cento), o que evidencia a proporcionalidade da exigência em relação à dimensão dos serviços a serem executados.

Assim, a exigência de quantitativo mínimo restringe-se ao Item 01, em razão de sua maior relevância técnica e econômica, enquanto a comprovação geral de aptidão para execução de serviços similares permanece aplicável aos demais itens. Dessa forma, busca-se assegurar a qualificação técnico-operacional das licitantes, mediante critérios objetivos e proporcionais, sem impor restrições desnecessárias à competitividade, em observância aos princípios previstos no art. 5º da Lei nº 14.133/2021.

9. Garantia da proposta.

A Lei nº 14.133/2021 promoveu relevantes alterações no procedimento licitatório, especialmente nas contratações de obras e serviços, destacando-se a introdução de fases de lances e de negociação. Nesse contexto, observa-se, não raramente, a participação de licitantes que, após a apresentação de propostas agressivas, deixam de mantê-las ou de assumir os compromissos decorrentes do certame.

A exigência de garantia de proposta constitui prática legítima e amplamente reconhecida, tendo por finalidade assegurar a seriedade, o comprometimento e a boa-fé dos participantes, encontrando justificativa, dentre outros, nos seguintes fundamentos:

– Desestímulo a desistências imotivadas: a prestação de garantia reduz a probabilidade de abandono do certame ou de recusa injustificada em manter a proposta apresentada;

– Comprometimento dos licitantes com as propostas apresentadas: a exigência da garantia contribui para assegurar a seriedade das propostas e o cumprimento dos compromissos assumidos no certame, reduzindo os riscos de desistências injustificadas e conferindo maior segurança à conclusão do procedimento licitatório, sem prejuízo da ampla competitividade;

– Proteção da Administração diante do descumprimento de compromissos: a garantia poderá ser executada nas hipóteses legalmente previstas, especialmente em caso de recusa injustificada em assinar o contrato ou de não apresentação dos documentos exigidos para a contratação;

– Asseguramento do cumprimento das obrigações: a garantia funciona como mecanismo de proteção quanto aos compromissos assumidos pelo licitante durante o procedimento licitatório e na formalização da contratação;

– Promoção da integridade do certame: ao exigir comprometimento financeiro prévio, reforça-se a ética, a responsabilidade e a confiabilidade do processo licitatório;

– Estímulo à competitividade qualificada: a medida favorece a participação de empresas efetivamente preparadas e interessadas na contratação.

– Redução dos riscos de atraso na conclusão do procedimento licitatório: a exigência da garantia contribui para mitigar os riscos decorrentes da recusa injustificada do licitante vencedor em formalizar a contratação, circunstância que poderá exigir a adoção de providências adicionais pela Administração e comprometer o cronograma inicialmente estabelecido;

– Preservação da continuidade dos serviços públicos essenciais: considerando que a contratação se destina à prestação de serviços de transporte escolar, a garantia da proposta constitui instrumento adicional de segurança procedimental, destinado a reduzir os riscos de frustração da contratação e de comprometimento do planejamento necessário à continuidade do atendimento aos alunos da rede municipal de ensino.

Nesse sentido, a própria legislação conferiu à Administração instrumento apto a coibir comportamentos oportunistas, como a participação de licitantes que, após vencerem o certame, deixam de formalizar o contrato ou de apresentar a documentação exigida para a contratação, autorizando a exigência de garantia de manutenção da proposta, nos termos do art. 58 da Lei Federal nº 14.133/2021.

10. Índices contábeis.

10.1. A Lei Federal n° 14.133, de 01 de abril de 2021, em seu artigo 69, permite que a Administração Pública exija dos licitantes documentação relativa à qualificação econômico-financeira, nos seguintes termos: "Art. 69. A habilitação econômico-financeira visa a demonstrar a aptidão econômica do licitante para cumprir as obrigações decorrentes do futuro contrato, devendo ser comprovada de forma objetiva, por coeficientes e índices econômicos previstos no edital, devidamente justificados no processo licitatório, e será restrita à apresentação da seguinte documentação: I - balanço patrimonial, demonstração de resultado de exercício e demais demonstrações contábeis dos 2 (dois) últimos exercícios sociais; (...) § 1º A critério da Administração, poderá ser exigida declaração, assinada por profissional habilitado da área contábil, que ateste o atendimento pelo licitante dos índices econômicos previstos no edital.(...)".

10.2. Verifica-se que, de acordo com a Lei de Licitações, a comprovação da capacidade financeira do licitante será feita de forma objetiva, por meio do cálculo de índices contábeis usualmente adotados, com a finalidade de comprovar que o mesmo possui situação financeira suficiente para o cumprimento das obrigações decorrentes da licitação. Dessa forma, a Administração optou por exigir dos licitantes a apresentação de índices

adotados usualmente em análises das demonstrações financeiras, conforme doutrina contábil, a fim de avaliar o risco de liquidez, que "é o risco de que a entidade enfrente dificuldades para cumprir obrigações relacionadas a passivos financeiros que são liquidadas pela entrega de caixa ou outro ativo financeiro" (NBC TG 40 (R3).

10.3. Os índices escolhidos estão de acordo com os critérios definidos pela Lei Federal n° 14.133, de 01 de abril de 2021, e serão exigidos em patamares mínimos aceitáveis para atestar a qualificação econômico-financeira dos licitantes.

10.4. A fundamentação técnica apresentada a seguir é baseada nos livros Análise das Demonstrações Financeiras (BENEDICTO; PADOVEZE, 2010) e Curso de Administração Financeira (ASSAF NETO; LIMA, 2014), que são obras consagradas pela doutrina contábil e amplamente utilizadas em cursos de graduação e pós-graduação.

10.4.1. Índice de Liquidez Corrente maior do que 1,00: Esse indicador é considerado o principal e o mais utilizado para avaliar a capacidade de pagamento da empresa. Relaciona todos os ativos realizáveis no curto prazo, classificados nas demonstrações financeiras como ativos circulantes, com todos os passivos que deverão ser pagos no curto prazo, classificados contabilmente como passivos circulantes. Em outras palavras, indica a quantidade de recursos que a empresa tem nos ativos circulantes para utilização no pagamento dos passivos circulantes. O entendimento geral considera como bons índices acima de 1,00. Abaixo disso significa que, naquele momento, a empresa não teria condições de saldar seus compromissos de curto prazo, se necessário, uma vez que os valores dos seus ativos circulantes, transformados em dinheiro, não seriam suficientes para pagar as dívidas de curto prazo. A liquidez corrente é um índice do tipo "quanto maior melhor", ou seja, quanto maior o índice, maior será disponibilidade de recursos de recursos para quitação das obrigações de curto prazo e menor possibilidade de a empresa ficar insolvente.

10.4.2. índice de Liquidez Geral maior do que 1,00: Esse indicador trabalha com todos os ativos realizáveis e todos os passivos exigíveis, aglutinando os classificados de curto prazo com os de longo prazo. Portanto, é um indicador que mostra a capacidade de pagamento geral da empresa, servindo para detectar sua saúde financeira, no que se refere a liquidez de longo prazo da empresa. A liquidez geral retrata a saúde financeira de curto e de longo prazo da empresa. Revela, para cada R$ 1,00 de dívidas totais (circulantes e de longo prazo), quanto a empresa registra de ativos de mesma maturidade (circulante + realizável a longo prazo). A liquidez geral também é considerada um índice do tipo "quanto maior melhor".

10.4.3. índice de Solvência Geral maior do que 1,00: Esse índice mede a capacidade financeira da empresa a longo prazo para cobrir as obrigações assumidas, perante terceiros, tanto de curto quanto de longo prazo, mediante a conversão em dinheiro de todos os seus bens e direitos, ou seja, em caso encerramento das atividades. Quando esse índice é inferior a um, representa que a empresa já possui passivo a descoberto, sendo desejável que seja superior a um. O índice é do tipo "quanto maior melhor".

10.5. A análise dos índices especificados deve ser feita de forma conjunta para que se possa atestar que o licitante possui uma situação financeira equilibrada, pois uma situação financeira deficitária colocaria em risco a execução regular do contrato, expondo a Administração Pública e a sociedade a possíveis prejuízos de ordem financeira, operacional e social.

11. Da admissibilidade da participação de empresas em consórcio

A participação de pessoas jurídicas reunidas em consórcio será admitida no presente procedimento licitatório, em conformidade com o disposto no art. 15 da Lei Federal nº 14.133/2021, observadas as condições estabelecidas na legislação e no instrumento convocatório.

A opção pela admissão de consórcios decorre, especialmente, da necessidade de adequação do planejamento da contratação aos apontamentos formulados pelo Tribunal de Contas do Estado do Ceará – TCE-CE, no âmbito

do Processo nº 14871/2026-5, que resultou na concessão de medida cautelar por meio do Despacho Singular nº 7707/2026, determinando a suspensão do procedimento licitatório anteriormente instaurado.

Nesse contexto, embora a Lei Federal nº 14.133/2021 admita a vedação à participação de consórcios mediante justificativa expressa e devidamente fundamentada, a Administração, considerando os fundamentos da decisão cautelar e a necessidade de reavaliar as condições de participação anteriormente estabelecidas, optou por permitir a participação consorciada no novo procedimento licitatório.

A medida busca afastar eventuais fatores restritivos identificados pelo órgão de controle externo, ampliando o universo de potenciais interessados e possibilitando que empresas com capacidades técnicas, operacionais e econômico-financeiras complementares possam reunir esforços para participar da licitação e executar os serviços de transporte escolar.

Dessa forma, a admissão de consórcios constitui providência adotada no âmbito da revisão do planejamento da contratação, especialmente em atenção aos fundamentos da medida cautelar concedida pelo TCE-CE, sem prejuízo da observância dos princípios da isonomia, da competitividade, da proporcionalidade e da seleção da proposta mais vantajosa para a Administração.

A participação das empresas consorciadas deverá observar as condições previstas no art. 15 da Lei Federal nº 14.133/2021 e no instrumento convocatório, inclusive quanto à comprovação dos requisitos de habilitação, à indicação da empresa líder e à responsabilidade solidária das integrantes do consórcio pelos atos praticados durante a licitação e pela execução do contrato.

12. Admissibilidade da subcontratação.

A Lei nº 14.133/2021, em seu art. 122, admite a subcontratação de partes do serviço, “até o limite autorizado, em cada caso, pela Administração”, vedada a subcontratação total do objeto. A jurisprudência do TCU, em especial em casos envolvendo transporte escolar, é firme em considerar irregular a subcontratação integral do serviço. Nesse contexto, a Administração deve compatibilizar o parcelamento material do objeto com a subcontratação de modo a preservar a essência do modelo competitivo adotado.

Considerando que a nova lei não fixa percentual máximo de subcontratação, cabendo ao gestor estabelecer esse limite no edital, conforme orientações técnicas e pareceres recentes, à luz da jurisprudência do TCU, revela-se tecnicamente adequado que o Município de Solonópole, estabeleça, no edital, que a subcontratação será admitida apenas de forma parcial, até o limite máximo de 70 % contratado.

A previsão de utilização de frota própria em percentual mínimo de 30% (trinta por cento), com possibilidade de subcontratação de até 70% (setenta por cento), tem por finalidade assegurar maior controle operacional sobre a execução do transporte escolar, sem afastar a possibilidade de utilização de estruturas complementares para atendimento das rotas contratadas.

Considerando a natureza contínua e essencial do transporte escolar, a Administração busca estabelecer condições que favoreçam a disponibilidade dos veículos, a regularidade dos itinerários, a substituição de unidades em situações de indisponibilidade e a continuidade da prestação dos serviços, especialmente diante da necessidade de cumprimento dos horários de entrada e saída dos estudantes.

A possibilidade de subcontratação de parcela dos serviços visa conferir flexibilidade à execução contratual, permitindo à contratada complementar sua capacidade operacional mediante a utilização de terceiros, observadas as condições estabelecidas no instrumento convocatório e a responsabilidade integral da contratada perante a Administração.

A limitação da subcontratação a, no máximo, 70% em relação a cada item contratado, constitui solução juridicamente segura e tecnicamente justificada, que: (i) respeita a Lei nº 14.133/2021; (ii) observa a jurisprudência do TCU quanto à vedação da subcontratação integral; e (iii) reforça os objetivos de economicidade, ampliação da competição e melhor gestão dos riscos associados à execução do transporte escolar no Município de Solonópole.

13. Garantia de Execução Contratual

A exigência de garantia de execução contratual na contratação dos serviços de transporte escolar revela-se necessária, proporcional e juridicamente adequada, nos termos do art. 96 da Lei nº 14.133/2021, diante das características do objeto, dos riscos envolvidos e da relevância social do serviço a ser prestado.

O transporte escolar constitui serviço público essencial, diretamente vinculado à efetivação do direito fundamental à educação, assegurado constitucionalmente. Sua interrupção, ainda que temporária, compromete o acesso e a permanência dos alunos na escola, especialmente em áreas rurais e de difícil acesso, como ocorre no Município, podendo gerar evasão escolar, prejuízos pedagógicos e impactos sociais relevantes.

Trata-se de contrato de execução continuada, com elevado grau de responsabilidade, que envolve:

- transporte diário de crianças e adolescentes;
- extensa malha de rotas urbanas e rurais;
- necessidade de frota adequada, manutenção constante e substituição imediata de veículos e motoristas;
- observância rigorosa de normas de trânsito e segurança.

Nesse contexto, a garantia de execução contratual atua como instrumento de mitigação de riscos, assegurando à Administração meios efetivos para:

- resguardar-se contra inadimplemento total ou parcial do contrato;
- minimizar prejuízos decorrentes de paralisações, falhas operacionais ou abandono da execução;
- garantir recursos para eventual contratação emergencial ou adoção de medidas corretivas;
- reforçar o compromisso da contratada com a continuidade, regularidade e qualidade do serviço.

Ressalte-se que a Lei nº 14.133/2021 autoriza expressamente a exigência de garantia de execução contratual, cabendo à Administração avaliar sua conveniência diante do caso concreto. No presente caso, a medida mostra-se proporcional ao vulto do contrato, à natureza sensível do serviço e aos riscos operacionais envolvidos, não configurando restrição indevida à competitividade, mas sim mecanismo legítimo de proteção do interesse público.

Dessa forma, a exigência de garantia de execução contratual no transporte escolar encontra-se devidamente fundamentada sob os aspectos legal, técnico e administrativo, alinhando-se às boas práticas de governança, gestão de riscos e responsabilidade na aplicação dos recursos públicos, **assegurando a continuidade de um serviço essencial à população estudantil do Município.**

Conclusão dos Requisitos da Contratação.

Os requisitos foram elaborados para garantir a efetividade da solução contratada e atender integralmente às necessidades de transporte escolar na municipalidade, assegurando assim a frequência e permanência dos alunos nas atividades acadêmicas.

Em conjunto, os requisitos elencados revelam-se necessários, proporcionais e aderentes à legislação de trânsito e às normas de contratações públicas, configurando o patamar mínimo para garantir a segurança dos alunos, a

continuidade e a regularidade do transporte escolar, sem imposição de exigências estranhas ao objeto ou desproporcionais à realidade do Município de Solonópole.

SOLUÇÕES DISPONÍVEIS NO MERCADO

No âmbito deste Estudo Técnico Preliminar, destacam-se, dentre as alternativas identificadas, as opções de locação de veículos com motorista terceirizado (Alternativa 1), locação de veículos sem motorista, com uso de motoristas do quadro municipal (Alternativa 2) e aquisição de veículos próprios pelo Município (Alternativa 3). A seguir, apresentam-se as principais vantagens e desvantagens de cada uma, sob a ótica da administração municipal e das particularidades do transporte escolar.

Alternativa 1 - Locação de veículos com motorista terceirizado:

Em relação à locação de veículos com motorista terceirizado (Alternativa 1), uma vantagem relevante é a transferência, para a empresa contratada, de grande parte dos encargos operacionais, tais como gestão de motoristas, manutenção, seguros e substituição de veículos em caso de pane ou acidente. Isso tende a reduzir a complexidade administrativa para o Município, permitindo foco maior na definição de rotas, no acompanhamento de desempenho e na fiscalização da execução contratual. Ademais, a locação com motorista oferece maior flexibilidade para adequar a frota à variação de demanda ao longo do tempo (crescimento/redução de alunos atendidos, criação, readequação ou extinção de rotas), sem necessidade de imobilizar capital em bens permanentes. Como desvantagens, destaca-se a possível elevação do custo mensal, em razão de a empresa precificar todos os riscos e encargos no valor da locação, bem como a dependência direta do desempenho e da capacidade operacional da contratada, exigindo estrutura robusta de fiscalização para garantir segurança, pontualidade e regularidade do serviço, especialmente em áreas rurais e de difícil acesso.

Alternativa 2 - Locação de veículos sem motorista, com uso de motoristas do quadro municipal:

Na locação de veículos sem motorista, utilizando motoristas do quadro municipal (Alternativa 2), uma vantagem é o maior controle direto da gestão de pessoal, permitindo ao Município definir escalas, monitorar condutas e alinhar o serviço à cultura organizacional e às diretrizes da política educacional. Nessa alternativa, a locação dos veículos reduz o investimento inicial, evitando a imobilização de recursos em aquisição de frota, ao mesmo tempo em que transfere para a locadora parte dos encargos de propriedade, como depreciação e, em certos contratos, manutenção preventiva e corretiva. Contudo, essa solução pressupõe que o Município disponha de quantitativo suficiente de motoristas e equipe administrativa para organizar escalas, férias, afastamentos e substituições, bem como para lidar com eventuais passivos trabalhistas decorrentes do vínculo direto com esses servidores ou contratados. Além disso, situações de afastamento simultâneo de motoristas ou de insuficiência de quadro podem comprometer a continuidade do serviço, exigindo planejamento de contingência que também gera custos e esforço de gestão.

Alternativa 3 - Aquisição de veículos próprios pelo Município:

Já a aquisição de veículos próprios para ampliação ou renovação da frota municipal (Alternativa 3) apresenta, como principal vantagem, a formação de patrimônio público duradouro, com veículos integrados de forma permanente à estrutura do Município, o que pode representar economia no longo prazo, especialmente em contratos de maior duração. A propriedade da frota também confere ao ente maior autonomia para remanejar veículos entre rotas ou mesmo entre políticas públicas, conforme a legislação aplicável, além de possibilitar padronização mais estreita da frota (acessibilidade, conforto, identidade visual, adequação às condições das vias locais). Em contrapartida, essa alternativa demanda elevado investimento inicial, o que pode pressionar o

orçamento municipal e exigir planejamento financeiro mais rigoroso. Soma-se a isso a necessidade de estrutura interna de manutenção (oficina própria ou contratos específicos), gestão de peças e pneus, seguros, guarda dos veículos, bem como planejamento de renovação da frota frente à depreciação e ao desgaste natural, especialmente em rotas rurais com vias não pavimentadas. Ademais, por se tratar de frota própria, eventual indisponibilidade de veículos em razão de manutenções corretivas ou preventivas pode gerar impactos diretos na continuidade do serviço, especialmente nos casos em que o Município não disponha de veículos reserva suficientes para substituição imediata, o que pode acarretar paralisação parcial das atividades ou a necessidade de remanejamento e remodelação de rotas já estabelecidas, medida que se revela operacionalmente complexa sob os aspectos logístico e de execução contratual.

Análise comparativa das soluções:

Locação de veículos com motorista terceirizado: maior transferência de riscos e encargos operacionais à contratada, com redução da complexidade administrativa e maior flexibilidade operacional, porém com custo potencialmente mais elevado e dependência da capacidade de execução do particular.

Locação de veículos sem motorista, com motoristas do quadro municipal: reduz a imobilização de capital e permite maior controle da gestão de pessoal, mas exige disponibilidade adequada de motoristas e estrutura administrativa suficiente para assegurar a continuidade do serviço.

Aquisição de veículos próprios: possibilita a formação de patrimônio público e maior autonomia na gestão da frota, com potencial economia no longo prazo, contudo demanda elevado investimento inicial, maior complexidade de manutenção e risco de impactos operacionais em caso de indisponibilidade de veículos.

Considerando a análise das alternativas disponíveis, conclui-se que a **locação de veículos com motorista terceirizado (Alternativa 1)** apresenta-se como a solução mais adequada para o enfrentamento do problema objeto deste Estudo Técnico Preliminar. Tal alternativa revela-se mais eficiente sob a ótica do interesse público, ao permitir a transferência dos principais riscos e encargos operacionais à contratada, reduzir a complexidade da gestão interna e assegurar maior flexibilidade para adequação do serviço às variações de demanda do transporte escolar.

Do ponto de vista técnico e econômico, a solução possibilita maior previsibilidade de custos, mitigação de riscos de paralisação do serviço e maior capacidade de resposta a contingências operacionais, especialmente em áreas rurais e de difícil acesso. Dessa forma, a Alternativa 1 mostra-se mais apta a garantir um sistema de transporte escolar contínuo, seguro e eficiente, assegurando o acesso regular dos alunos da rede municipal à educação, em consonância com as necessidades específicas do Município e com a legislação aplicável às contratações públicas.

Diante da definição da **Alternativa 1 – locação de veículos com motorista terceirizado** como solução mais adequada ao atendimento da necessidade administrativa, a contratação deverá ser realizada mediante **pregão, na forma eletrônica**, considerando a natureza comum dos serviços de transporte escolar, cujos padrões de desempenho e qualidade podem ser objetivamente definidos no instrumento convocatório, por meio de especificações usuais de mercado, permitindo a adoção de critérios objetivos de julgamento e a seleção da proposta mais vantajosa para a Administração, em conformidade com a Lei Federal nº 14.133/2021.

Considerando, porém, a essencialidade do transporte escolar, a necessidade de selecionar licitantes com aptidão técnica mínima para a futura execução e o histórico do certame anterior, o pregão será **adotada a inversão de fases.**

JUSTIFICATIVA DA INVERSÃO DE FASES (ART. 17, § 1º, DA LEI Nº 14.133/2021)

A Lei nº 14.133/2021 estabelece, como regra geral, que a apresentação e o julgamento das propostas antecedam a fase de habilitação. No entanto, o § 1º do artigo 17 autoriza expressamente a inversão dessa sequência, com a habilitação antecedendo as fases de apresentação de propostas e lances e de julgamento, desde que mediante ato motivado, com explicitação dos benefícios decorrentes e previsão expressa no instrumento convocatório. Essa possibilidade permite adaptar o procedimento licitatório às peculiaridades do objeto e às necessidades concretas da contratação.

Dispõe o referido dispositivo legal:

> "Art. 17. O processo de licitação observará as seguintes fases, em sequência:
> I - preparatória;
> II - de divulgação do edital de licitação;
> III - de apresentação de propostas e lances, quando for o caso;
> IV - de julgamento;
> V - de habilitação;
> VI - recursal;
> VII - de homologação.
> § 1º A fase referida no inciso V do caput deste artigo poderá, mediante ato motivado com explicitação dos benefícios decorrentes, anteceder as fases referidas nos incisos III e IV do caput deste artigo, desde que expressamente previsto no edital de licitação."

No caso em apreço, a motivação específica decorre da essencialidade dos serviços de transporte escolar, dos riscos operacionais inerentes à sua execução, da necessidade de comprovação de capacidade técnica e econômico-financeira compatível com as obrigações contratuais e, especialmente, do histórico de dificuldades verificadas no procedimento licitatório anterior.

A motivação também considera as peculiaridades das rotas situadas em zona rural, com terreno acidentado e estradas vicinais cujas condições de circulação se agravam severamente no período chuvoso. Essas características exigem capacidade de organização logística, manutenção e resposta a intercorrências compatível com o atendimento regular dos estudantes.

A inversão de fases permite à Administração realizar a etapa competitiva entre os licitantes que tenham demonstrado o atendimento às condições de habilitação exigíveis nessa etapa. A verificação prévia da qualificação técnico-operacional e econômico-financeira busca alinhar as exigências do objeto à capacidade demonstrada pelos participantes, sem prejuízo da análise das propostas e da fiscalização da futura execução contratual.

Nesse cenário, busca-se mitigar o risco de aparente economicidade associado a ofertas de menor valor apresentadas por participantes que não comprovem a qualificação necessária ao atendimento das rotas. A antecipação pretende evitar que a Administração concentre esforços no julgamento de propostas de interessados cuja insuficiência de qualificação já poderia ter sido identificada. Permanece indispensável a análise da exequibilidade dos preços e da conformidade das propostas, pois a habilitação prévia não assegura, por si só, a viabilidade econômica da oferta.

No caso concreto, a experiência extraída do certame anterior evidencia a pertinência dessa preocupação, uma vez que sua fase externa foi marcada por sucessivas desclassificações, inabilitações e ausência de apresentação tempestiva de documentos por parte de licitantes, circunstâncias que contribuíram para o prolongamento do procedimento e para a repetição de atos administrativos. Diante desse histórico, a medida busca reduzir as convocações sucessivas decorrentes de falhas de habilitação identificáveis antes da disputa.

Sob a perspectiva da gestão administrativa, a concentração do exame dos atestados de capacidade técnica e dos demais documentos legalmente exigíveis antes da disputa permite organizar a atuação da equipe de contratação e o tratamento das diligências segundo critérios uniformes. O benefício pretendido consiste em reduzir a alternância entre análise de propostas e verificação de habilitação a cada nova convocação, especialmente quando o julgamento envolver planilhas detalhadas dos custos das rotas.

Embora a análise antecipada da habilitação possa demandar maior esforço inicial da equipe de contratação, a medida apresenta potencial de compensação administrativa diante das dificuldades efetivamente verificadas no procedimento anterior. A estimativa desse ganho deverá considerar o número de participantes, a capacidade de análise da equipe e o tempo consumido pelas ocorrências anteriores, em atenção aos princípios do planejamento, da eficiência, da celeridade e da economicidade previstos no art. 5º da Lei nº 14.133/2021.

A redução pretendida do efeito sucessivo das inabilitações não implica supressão de diligências, saneamento ou recursos, nem garantia de encerramento definitivo das controvérsias antes dos lances. Serão preservadas a manifestação imediata da intenção de recorrer e a apreciação recursal em fase única, observando-se, na inversão, o início do prazo para apresentação das razões a partir da intimação ou lavratura da ata de julgamento, nos termos do art. 165, § 1º, da Lei nº 14.133/2021.

A continuidade do transporte escolar rural possui relação direta com a efetividade do direito à educação, assegurado pelos arts. 205 e 208 da Constituição Federal, especialmente pela previsão de atendimento ao educando por meio de programas suplementares de transporte constante do art. 208, inciso VII. Para os estudantes que dependem dessas rotas, a indisponibilidade de veículos adequados ou a demora na mobilização do serviço pode impedir o acesso às aulas. O agravamento das condições viárias durante as chuvas reforça a necessidade de reservar tempo para a transição contratual, a preparação da operação e a verificação das condições de segurança. A antecipação da habilitação busca contribuir para esse planejamento, em conformidade com o calendário letivo, sem dispensar as verificações próprias do início da execução.

A prestação dos serviços de transporte escolar exige estrutura operacional capaz de assegurar a disponibilização de veículos adequados, motoristas habilitados, manutenção preventiva e corretiva, substituição de veículos em situações de indisponibilidade e atendimento regular das rotas, inclusive em localidades rurais e de difícil acesso.

A aptidão operacional deverá ser aferida mediante requisitos objetivos e proporcionais às características dos trajetos, considerando a experiência na execução de serviços de complexidade equivalente ou superior. Da mesma forma, as especificações da frota, inclusive quanto ao estado de conservação e às características de tração, quando necessárias, deverão estar fundamentadas em avaliação técnica das condições de circulação, sem presunção de inadequação baseada exclusivamente no menor preço ofertado. Ressalte-se, ainda, que a inversão das fases não autoriza a exigência de propriedade da frota ou sua mobilização antecipada por todos os concorrentes, devendo a comprovação de disponibilidade dos veículos, a realização de vistorias e a apresentação de laudos observar os momentos e as condições legalmente cabíveis, conforme definidos no edital e na regulamentação aplicável.

Além de permitir a análise antecipada das condições de habilitação, a inversão das fases apresenta vantagens relacionadas à preservação da competitividade e à segurança jurídica da contratação, especialmente diante das circunstâncias que envolveram o procedimento licitatório anteriormente instaurado.

Nesse contexto, registra-se que, no âmbito do Processo nº 14871/2026-5, o Tribunal de Contas do Estado do Ceará – TCE-CE, por meio do Despacho Singular nº 7707/2026, concedeu medida cautelar determinando que o Município de Solonópole se abstivesse de promover atos destinados à continuidade e formalização da

contratação decorrente do Pregão Eletrônico nº 2026.05.28.001, até ulterior deliberação daquela Corte de Contas.

Merece destacar que, após a apresentação dos esclarecimentos e das justificativas técnicas pela Administração Municipal, a Assessoria de Acompanhamento de Contratações do Tribunal de Contas, por meio do Relatório de Instrução nº 4329/2026, afastou dois dos apontamentos inicialmente formulados, relativos à restrição de participação no pregão às empresas previamente qualificadas e à adoção do Índice Geral de Preços – Mercado (IGP-M) como critério de reajustamento contratual. Quanto à pré-qualificação, a Unidade Técnica reconheceu que sua utilização, inclusive com a limitação da licitação subsequente aos interessados previamente qualificados, encontra amparo na Lei Federal nº 14.133/2021.

Não obstante, considerando que a concessão da medida cautelar constitui fato superveniente à instauração do pregão e que a continuidade do procedimento, mesmo mediante eventual saneamento, dependeria de nova análise técnica e posterior deliberação do Tribunal de Contas, a Administração, por razões de conveniência e oportunidade, optou pela revogação do certame, visando à instauração de novo procedimento licitatório, com a revisão dos instrumentos de planejamento e das disposições editalícias objeto de questionamento, de modo a conferir maior celeridade à futura contratação e reduzir o risco de novas controvérsias.

Nesse contexto, a Administração procedeu à reavaliação da modelagem da contratação, identificando na inversão das fases de habilitação e julgamento, prevista no art. 17, § 1º, da Lei Federal nº 14.133/2021, uma alternativa adequada às necessidades administrativas, por permitir a análise antecipada das condições de habilitação dos interessados, sem exigir dos interessados a participação prévia em procedimento auxiliar autônomo de pré-qualificação. A adoção dessa sistemática decorre, portanto, de nova avaliação quanto à conveniência da solução a ser empregada, orientada pela busca de maior eficiência, celeridade e segurança jurídica.

Diferentemente da sistemática anteriormente utilizada, a inversão das fases não estabelece condição de participação vinculada à obtenção de pré-qualificação em momento anterior à licitação, permitindo que todos os interessados que atendam às condições do edital participem do próprio procedimento licitatório e nele tenham examinadas suas condições de habilitação. Desse modo, busca-se compatibilizar a verificação antecipada da aptidão dos participantes com a preservação da ampla competitividade e da isonomia entre os interessados.

A alteração da sequência procedimental não modifica os critérios objetivos de julgamento, tampouco autoriza a imposição de exigências de habilitação desproporcionais ou incompatíveis com a natureza do objeto. As exigências de habilitação e a própria inversão das fases deverão estar previamente definidas no instrumento convocatório, assegurando aos interessados conhecimento antecipado das condições de participação e dos critérios que orientarão a atuação administrativa.

Diante do exposto, considerando as peculiaridades do transporte escolar rural, o histórico de dificuldades do procedimento anterior e a reavaliação da modelagem à luz dos fundamentos da medida cautelar concedida pelo TCE-CE, justifica-se a adoção da inversão das fases, nos termos do art. 17, § 1º, da Lei nº 14.133/2021, com vistas a racionalizar a análise documental, reduzir o risco de convocações sucessivas após o julgamento e favorecer o planejamento da continuidade do serviço, preservadas a competitividade, a isonomia e as garantias dos participantes.

DESCRIÇÃO DA SOLUÇÃO ESCOLHIDA COMO UM TODO

A solução definida no ETP consiste na contratação de empresa especializada para execução do transporte escolar terceirizado, mediante locação de veículos com motoristas, para realizar, em dias letivos, o deslocamento diário dos alunos da rede pública municipal dos pontos de embarque definidos pela Administração até as unidades escolares e retorno, nos turnos e horários determinados pela Secretaria Municipal de Educação. A operação demandará dimensionamento de frota compatível com a demanda de cada rota.

De forma integrada, a solução engloba: disponibilização e operação da frota pela contratada, com veículos em condições plenas de uso e identificação/adequação exigidas para transporte escolar. Os motoristas deverão possuir habilitação compatível e regular, além de atender às exigências legais específicas para a condução de transporte escolar, sendo de responsabilidade exclusiva da empresa contratada a gestão integral de pessoal, compreendendo contratação, treinamento, substituição, controle de jornada e adoção de medidas que assegurem a condução segura e responsável dos alunos.

Quanto às exigências de manutenção e assistência operacional, a contratada deverá assumir integralmente os encargos de manutenção preventiva e corretiva, abastecimento, limpeza, regularidade documental e demais custos inerentes à operação, bem como garantir a continuidade do atendimento das rotas, com substituição imediata de veículos e/ou motoristas quando houver pane, acidente, irregularidade documental ou conduta inadequada, incluindo a disponibilização de veículos de reserva quando necessário.

Para viabilizar a fiscalização e a responsabilização contratual, a empresa deverá fornecer à Administração a relação completa dos veículos e motoristas vinculados, permitir vistorias periódicas, comunicar imediatamente ocorrências relevantes e manter seguros compatíveis com os riscos do transporte de escolares, respondendo por danos decorrentes de seus prepostos.

A solução ora descrita objetiva disponibilizar serviço contínuo, seguro, regular e eficiente de transporte escolar, com gestão operacional sob responsabilidade da empresa(s) contratada(s), cabendo ao Município a definição das rotas, o acompanhamento do desempenho e a fiscalização da execução contratual, assegurando condições efetivas de acesso e permanência dos alunos na rede municipal de ensino, em consonância com o interesse público, as necessidades específicas do Município de Solonópole e a legislação aplicável às contratações públicas.

QUANTITATIVOS E VALORES

A Composição de Custos do Transporte Escolar e a Justificativa Técnica do Georreferenciamento foram reestruturadas estritamente por ITEM, alinhando a modelagem econômica e operacional às diretrizes deste Estudo Técnico Preliminar (ETP).

1. Composição de Custos do Transporte Escolar por Item (Base ETP/TR)

A licitação será parcelada em **04 Itens autônomos por tipologia de veículo**, cada item possui julgamento individualizado pelo critério de Menor Preço por Quilômetro Rodado (R$/KM), com os seguintes preços teto estimados por quilômetro rodado:

ORDEM	ESPECIFICAÇÕES	UND	QTDE KM	V.UNIT	V.TOTAL
01	**ÔNIBUS** com capacidade de no mínimo 24 a 60 passageiros sentados, inclusive o motorista, com condutor, combustível, manutenção corretiva, manutenção preventiva por conta da contratada, com os itens de segurança de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro e resoluções do CONTRAN — Conforme descrição contida no ANEXO A (ROTAS).	**KM**	**455.676**	**R$ 12,10**	**R$ 5.513.679,60**
02	**MICROÔNIBUS** com capacidade de no mínimo 16 a 23 passageiros sentados, inclusive o motorista, com condutor, combustível, manutenção corretiva, manutenção preventiva por conta da contratada, com os itens de segurança de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro e resoluções do CONTRAN — Conforme descrição contida no ANEXO B (ROTAS).	**KM**	**157.540,8**	**R$ 8,59**	**R$ 1.353.275,47**
03	**CAMINHONETE** com capacidade mínima para 5 pessoas sentados, inclusive o motorista, combustível, manutenção corretiva, manutenção preventiva e condutor por conta da contratada, com os itens de segurança de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro e resoluções do CONTRAN — Conforme descrição contida no ANEXO C (ROTAS).	**KM**	**23.404,8**	**R$ 6,29**	**R$ 147.216,19**
04	**AUTOMÓVEL** tipo passeio, com capacidade mínima para 5 pessoas sentados, inclusive o motorista, combustível, manutenção corretiva, manutenção preventiva e condutor por conta da contratada, com os itens de segurança de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro e resoluções do CONTRAN — Conforme descrição contida no ANEXO D (ROTAS).	**KM**	**334.629,3**	**R$ 5,98**	**R$2.001.083,21**
VALOR GLOBAL					**R$ 9.015.254,48**

ITEM 1 – ÔNIBUS - FUNDAMENTAL E MÉDIO (ANEXO-A)								
ROTA	**DISCRIMINAÇÃO/ROTA**	**TIPO (VEÍCULO)**	**NÍVEL**	**TURNO**	**KM (DIA)**	**DIAS (LETIVOS)**	**QUANT (MÊSES)**	**TOTAL (KM)**
01	MARETAS 1, MARETAS 2, MARETAS/ CALDEIRÕES/ SEDE DO MUNICÍPIO (VEÍCULO COM CAPACIDADE MÍNIMA PARA 24 PASSAGEIROS SENTADOS)	ÔNIBUS	FUNDAMENTAL	MANHÃ TARDE	128,00	23	12	35.328
02	TANQUE/PAU DO ALHO/VILAREM/ALTO VERDE/BOM JARDIM/DIAMANTE/SÍTIO AÇUDE MARETAS/CALDERÕES/SEDE DO MUNICIPIO (VEÍCULO COM CAPACIDADE MÍNIMA PARA 24 PASSAGEIROS SENTADOS)	ÔNIBUS	FUNDAMENTAL	MANHÃ TARDE	151,00	23	12	41.676
03	LAPINHA/SOLIDADE/BR226/MINAS/SEDE DO MUNICÍPIO (VEÍCULO COM CAPACIDADE MÍNIMA PARA 24 PASSAGEIROS SENTADOS)	ÔNIBUS	FUNDAMENTAL	MANHÃ TARDE	98,60	23	12	27.213,6
04	MIRADOR/RIACHÃO/POÇO DA PEDRA/GALILEIA/VISTA NOVA/ ASSUNÇÃO NOVA/MONTE REAL/LAGOA/DISTRITO ASSUNÇÃO (VEÍCULO COM CAPACIDADE MÍNIMA PARA 24 PASSAGEIROS SENTADOS)	ÔNIBUS	FUNDAMENTAL	MNAHÃ TARDE	168.8	23	12	46.588,8
05	FUTURO II / SOBRADINHO / BOM PRINCIPIO / PAU DARCO /PERNA QUEBRADA/ SÃO PEDRO II / QUEIMADAS / DISTRITO PASTA / SÍTIO ALGOSTINHOS/DISTRITO PREFEITA SULLY/ DISTRITO PASTA (VEÍCULO COM CAPACIDADE MÍNIMA PARA 24 PASSAGEIROS SENTADOS)	ÔNIBUS	FUNDAMENTAL	MANHÃ TARDE	83,00	23	12	22.908

06	BARRO VERMELHO / ONÇA / ARVOREDO / CAJUEIRO / EMA / ASSENTAMENTO DO CEDRO/GURDLÂNTIA / SALVAÇÃO/CORREGO FUNDO/UMARIZINHO/SEDE DO MUNICÍPIO. (VEÍCULO COM CAPACIDADE MÍNIMA PARA 24 PASSAGEIROS SENTADOS)	ÔNIBUS	FUNDAMENTAL	MANHÃ TARDE	154,60	23	12	42.669,6
07	LAGOINHA SECA/RIACHO DO TIGRE/REPOUSO/PEDRA VERDE/VOLTA DO MARI /INTANS/ ASSUNÇÃO (VEÍCULO COM CAPACIDADE MÍNIMA PARA 24 PASSAGEIROS SENTADOS)	ÔNIBUS	FUNDAMENTAL	MANHÃ TARDE	109,40	23	12	30.194,4
08	LOGRADOURO DE CIMA/BR226 ALGODÕES/BR226 ENTRADA PARA LOGRADOURO DE BAIXO/LOGRADOURO DE BAIXO/MINAS/RANCHO ALEGRE/SEDE DO MUNICIPIO (VEÍCULO COM CAPACIDADE MÍNIMA PARA 24 PASSAGEIROS SENTADOS)	ÔNIBUS	FUNDAMENTAL	MANHÃ TARDE	138.8	23	12	38.308,8
09	CANÁRIO/ CACHOEIRINA/ANTONIO NEQUIM/ALIVIO/DISTRITO CANGATI/SEDE DO MUNICÍPIO. (VEÍCULO COM CAPACIDADE MÍNIMA PARA 38 PASSAGEIROS SENTADOS)	ÔNIBUS	MÉDIO	MANHÃ TARDE	147.7	23	12	40.765,2
10	FUTURO II / SOBRADINHO / BOM PRINCIPIO / PAU DARCO /PERNA QUEBRADA/ SÃO PEDRO II / QUEIMADAS /DISTRITO PASTA / SÍTIO ALGOSTINHOS/ PREFEITA SUELLY/SEDE DO MUNICIPIO (VEÍCULO COM CAPACIDADE MÍNIMA PARA 24 PASSAGEIROS SENTADOS)	ÔNIBUS	MÉDIO	MANHÃ TARDE	85,50	23	12	23.598
11	POÇO DO BENTO /RECREIO/TIGRE/APIÁRIO/SEDE DO MUNICIPIO.	ÔNIBUS	FUNDAMENTAL	MANHÃ TARDE	94,00	23	12	25.944
12	NOVO ENCANTO/ENCANTO/LAGOA DO MATO/ASSENTAMENTOS ENCAANTO/DISTRITO CANGATI/SEDE DO MUNICÍPIO.	ÔNIBUS	FUNDAMENTAL	MANHÃ TARDE	79,20	23	12	21.859,2
13	MANOEL GOMES/PELO SINAL (CASA ANTONIO NETO) /PEDRA VERDE/INTANS/DISTRITO ASSUNÇÃO/SEDE DO MUNICIPIO.	ÔNIBUS	FUNDAMENTAL	MANHÃ TARDE	80,60	23	12	22.245,6
14	- SEDE DO DISTRITO SÃO JOSÉ DE SOLONÓPOLE/ VENEZA/COAÇU/VIRTUDE/ESCUTADOR/SÃO MIGUEL/LAGOA DOS HORACIOS/SÍTIO PAULOS/ÁGUAS BELAS/MONTE NOBRE/SITIO IDELFONSO/ MANOEL LOPES/ESCOLA MARIA NERY/SEDE DO MUNICÍPIO	ÔNIBUS	FUNDAMENTAL	MANHÃ TARDE	131,80	23	12	36.376,8
								455.676

ITEM 2- MICRO-ÔNIBUS – FUNDAMENTAL E MÉDIO (ANEXO –B)

ROTA	DISCRIMINAÇÃO/ROTA	TIPO (VEÍCULO)	NÍVEL	TURNO	KM (DIA)	DIAS (LETIVOS)	QUANT (MÊSES)	TOTAL (KM)
15	VARZEA TORTA/ BOM JESUS/ AURI VERDE/ MARLENÓPOLE/AURIVERDE/LAGOA/ SEDE DO MUNICÍPIO.	MICRO-ÔNIBUS	FUNDAMENTAL	MANHÃ TARDE	135.4	23	12	37.370,4
16	PALERMO (CASA ELIZEU) /BEIRA D'ÁGUA (CASA ANDRE) /CAMPINA (CASA POMPILHO) /CAMPINA (CASA TIQUINHO/BEIRA D'ÁGUA (CASA DEDE) /BEIRA D'ÁGUA (CASA NEUTO) CE153 ENTRADA COMPINA/CE153 ENTRADA LAGOA/LAGOA/SEDE DO MUNICIPIO	MICRO-ÔNIBUS	FUNDAMENTAL	MANHÃ TARDE	136,20	23	12	37.591,2
17	BARRETO/CORREGO FUNDO/BARRETO DOS DIAS/CASA NOVA/DISTRITO PASTA/PERNA QUEBRADA/SÃO PEDRO II/SÃO PEDRO I / PREFEITA SUELLY/JUNCO DE BAIXO.	MICRO-ÔNIBUS	FUNDAMENTAL	MANHÃ TARDE	141,20	23	12	38.971,2
18	DISTRITOCANGATI/JARDIM/TOCAIA/DISTRITO CANGATI;	MICRO-ÔNIBUS	FUNDAMENTAL	MANHÃ TARDE	71,5	23	12	19.734

19	CACHOEIRA, CAJARANA, CARCEL, SANTA MARIA, BELA VISTA, CAJAZEIRAS, PARANA, VARZINHA, GENIPAPAIRO, DISTRITO SÃO JOSÉ DE SOLONÓPOLE (ESCOLA PROFESSOURA NERY, ESCOLA MUNDOCA MOREIRA).	MICRO-ÔNIBUS	MÉDIO	MANHÃ TARDE	86.5	23	12	23.874
								157.540,8
ITEM 3 – CAMINHONETE FUNDAMENTAL (ANEXO –C)								
ROTA	**DISCRIMINAÇÃO/ROTA**	**TIPO (VEÍCULO)**	**NÍVEL**	**TURNO**	**KM (DIA)**	**DIAS (LETIVOS)**	**QUANT (MÊSES)**	**TOTAL (KM)**
20	FORQUILHA/CAPITÃO MÔ/ETA SAAE/ CORREGO DA LAMA /SEDE DO MUNICIPIO	CAMINHONETE	FUNDAMENTAL	MANHÃ TARDE	84,80	23	12	23.404,8
								23.404,8
ITEM 4 –AUTOMOVEL FUNDAMENTAL (ANEXO-D)								
ROTA	**DISCRIMINAÇÃO/ROTA**	**TIPO (VEÍCULO)**	**NÍVEL**	**TURNO**	**KM (DIA)**	**DIAS (LETIVOS)**	**QUANT (MÊSES)**	**TOTAL (KM)**
21	SANTA HELENA / COLÓNIA / CARAUBAS / CARCEL / RODOVIA 122 / SEDE DO MUNICÍPIO / MONTE MÔ / ESPIRITO SANTO / BOA FÉ / COLONIA / OLINDA / SANTA CRUZ / KM12.	AUTOMÓVEL	FUNDAMENTAL	MANHÃ TARDE	126,30	23	12	34.858,8
22	SEDE DO MUNICÍPIO/SÍTIO URUCANHA/SEDE DO MUNICÍPIO	AUTOMÓVEL	FUNDAMENTAL	MANHÃ TARDE	31,40	23	12	8.666,4
23	SÍTIO MONTE/BOA FORTUNA/SEDE DO MUNICÍPIO	AUTOMÓVEL	FUNDAMENTAL	MANHÃ TARDE	71.1	23	12	19.623,6
24	DISTRITO ASSUNÇÃO/SÍTIO MARÉ /ESPERANÇA/DISTRITO DE ASSUNÇÃO	AUTOMÓVEL	FUNDAMENTAL	MANHÃ TARDE	65,60	23	12	18.105,6
25	BEIRA D'ÁGUA/UMARIZINHO SONHO MEU/RENDA ANIBAL/SEDE DO MUNICÍPIO	AUTOMÓVEL	FUNDAMENTAL	MANHÃ TARDE	89,00	23	12	24.564
26	MARLENÓPOLES/NOBREZA/FAZENDACASTELO/SEDE DO MUNICÍPIO	AUTOMÓVEL	FUNDAMENTAL	MANHÃ	66,40	23	12	18.326,4
27	UNIÃO/MONTE VERDE/VILA ZENAIDE/SEDE/TRÊS IRMÃOS/BOLÍVIA / SEDE DO MUNICÍPIO.	AUTOMÓVEL	FUNDAMENTAL	MANHÃ TARDE	76,00	23	12	20.976
28	ALFERES/BOM JESUS/CARNAÚBAS/SEDE DO MUNICÍPIO.	AUTOMOVEL	FUNDAMENTAL	MANHÃ TARDE	92,2	23	12	25.447,2
29	VAL VERDE / FLORES / FLORES VELHA / CAMPOS / SÃOLUIZ / ANTUÉRPIA / DIAMANTE / BOM JARDIM / MARETAS / CALDEIRÕES / SEDE DO MUNICÍPIO.	AUTOMÓVEL	FUNDAMENTAL	MANHÃ TARDE	100,00	23	12	27.600
30	SÃO JOSÉ DE SOLONÓPOLE / ILUMINAÇÃO SALVAÇÃO / BENEVOLÊNCIA / VILA NOVA / ESCOLA MUNDOCA MOREIRA / NOVA OLINDA / ÁGUAS BELAS / TALIMÃ / ESTRELA / ESCOLA MARIA NERIS / FORQUILHA DE CIMA / SEDE DO DISTRITO SÃO JOSÉ DE SOLONÓPOLE	AUTOMÓVEL	FUNDAMENTAL	MANHÃ TARDE	91.1	23	12	25.143,6
31	ALÍVIO / DISTRITO CANGATI / POFIRIOS / JAPÃO / DISTRITO CANGATI	AUTOMOVEL	FUNDAMENTAL	MANHÃ TARDE	67,8	23	12	18.712,8
32	BOM JARDIM DE CIMA/DIAMANTE/SITIO AÇUDE/MARETAS (CASA DE MOZINHA) ALTO VERDE/BOMJARDIM DE CIMA. 24.2KM X 2 = 48.4KM	AUTOMOVEL	MÉDIO	MANHÃ TARDE	48,40	23	12	13.358,4
33	ENCANTO / ASSENTAMENTO / DISTRITO CANGATI TARDE: ENCANTO DISTRITO CANGATI / NOVO ENCANTO. MANHÃ E TARDE	AUTOMOVEL	FUNDAMENTAL	MANHÃ TARDE	64,50	23	12	16.318,5
34	RIACHO FECHADO / LAGOA DE DENTRO / CACHOEIRA GRANDE / JOÃO BENTO / DISTRITO DE SÃO JOSÉ.	AUTOMOVEL	FUNDAMENTAL	MANHÃ TARDE	50,00	23	12	13.800
35	CARCEL / Stª EULÁLIA / SANTARÉM / SANTA MARIA / BELA VISTA / SITIO VARZINHA / DISTRITO DE SÃO JOSÉ.	AUTOMÓVEL	FUNDAMENTAL	MANHÃ TARDE	78,80	23	12	21.748,8
36	LAPINHA / SOLEDADE / MINAS / BELO HORIZONTE / SEDE DO MUNICÍPIO.	AUTOMÓVEL	FUNDAMENTAL	MANHÃ TARDE	99,20	23	12	27.379,2
								334.629,3

2. Estrutura Detalhada da Composição de Custos Unitários (R$/KM)

A tarifa por quilômetro rodado de cada item reflete a composição analítica de custos operacionais (Custos Fixos, Mão de Obra do Condutor com encargos sociais e Custos Variáveis de Rodagem) acrescida da taxa de **Bonificação e Despesas Indiretas (BDI)**:

🚌 **ITEM 01 – ÔNIBUS (Preço Limite do ETP: R$ 12,10 / KM)**

- **Quilometragem e Frota**: Atendimento a 14 rotas (Anexo A) com frota de 14 ônibus operantes, perfazendo **455.676,0 KM/ano** (~2.712,36 KM/mês por veículo).
- **Custos Fixos do Veículo (Rateio de R$ 2,05 / KM)**: Depreciação contábil mensal do ônibus pesado (Tabela FIPE R$ 480 mil, vida útil de 8 anos, 20% residual), seguro de responsabilidade civil para passageiros/terceiros, IPVA, licenciamento e vistoria do DETRAN-CE.
- **Mão de Obra do Condutor (Rateio de R$ 2,18 / KM)**: Salário base normativo da CCT Motoristas Ceará (CLT), Adicional de Insalubridade (20% sobre SM), Encargos Sociais e Trabalhistas (71,80% - IN SEGES/ME nº 5/2017) e benefícios (Vale-Alimentação, Cesta Básica, Saúde, Uniforme e Exame Toxicológico).
- **Custos Variáveis por Quilômetro (R$ 5,09 / KM)**: Combustível (Diesel S10 R$ 6,35/L, consumo médio de 2,5 a 3,0 KM/L em estradas rurais), aditivo Arla 32, rodagem (desgaste de 6 pneus de carga), manutenção preventiva/corretiva (Tabela NTC/CONET) e lavagem.
- **Custo Direto Total**: R$ 9,32 / KM.
- **BDI e Tributos Incidentes (29,82%)**: R$ 2,78 / KM (cobertura de administração central de 5,0%, margem de lucro operacional de 8,0% e tributos de 10,15%).
- **Valor Unitário Final ETP**: **R$ 12,10 / KM** (Valor Total Anual: **R$ 5.513.679,60**).

🚐 **ITEM 02 – MICRO-ÔNIBUS (Preço Limite do ETP: R$ 8,59 / KM)**

- **Quilometragem e Frota**: Atendimento a 5 rotas (Anexo B) com frota de 5 micro-ônibus operantes, perfazendo **157.540,8 KM/ano** (~2.625,68 KM/mês por veículo).
- **Custos Fixos do Veículo (Rateio de R$ 1,23 / KM)**: Depreciação contábil mensal do chassis leve (Tabela FIPE R$ 320 mil, 8 anos de vida útil, 20% residual), taxas anuais de regulamentação e seguros.
- **Mão de Obra do Condutor (Rateio de R$ 2,10 / KM)**: Motorista habilitado na Categoria D, encargos sociais/trabalhistas de 71,80% e benefícios da CCT.
- **Custos Variáveis por Quilômetro (R$ 3,29 / KM)**: Combustível (Diesel S10 R$ 6,35/L, consumo de 3,8 KM/L), Arla 32, desgaste de 6 pneus leves e manutenção preventiva/corretiva.
- **Custo Direto Total**: R$ 6,62 / KM.
- **BDI e Tributos Incidentes (29,82%)**: R$ 1,97 / KM.
- **Valor Unitário Final ETP**: **R$ 8,59 / KM** (Valor Total Anual: **R$ 1.353.275,47**).

🚙 **ITEM 03 – CAMINHONETE (Preço Limite do ETP: R$ 6,29 / KM)**

- **Quilometragem e Frota**: Atendimento à Rota 20 (Anexo C) com frota de 1 caminhonete, perfazendo **23.404,8 KM/ano** (~1.950,40 KM/mês).
- **Custos Fixos do Veículo (Rateio de R$ 1,10 / KM)**: Depreciação de caminhonete para terreno acidentado (Tabela FIPE R$ 210 mil, 5 anos, 20% residual), seguro e licenciamento DETRAN-CE.
- **Mão de Obra do Condutor (Rateio de R$ 2,15 / KM)**: Motorista profissional habilitado na Categoria D, encargos CLT de 71,80% e benefícios.
- **Custos Variáveis por Quilômetro (R$ 1,60 / KM)**: Combustível (Diesel S10 R$ 6,35/L, consumo de 6,5 KM/L em aclives rurais), pneus de uso misto (All-Terrain) e manutenção de suspensão/peças.
- **Custo Direto Total**: R$ 4,85 / KM.
- **BDI e Tributos Incidentes (29,82%)**: R$ 1,44 / KM.
- **Valor Unitário Final ETP**: **R$ 6,29 / KM** (Valor Total Anual: **R$ 147.216,19**).

🚗 **ITEM 04 – AUTOMÓVEL PASSEIO (Preço Limite do ETP: R$ 5,98 / KM)**

- **Quilometragem e Frota**: Atendimento a 16 rotas (Anexo D) com frota de 16 automóveis de passeio, perfazendo **334.629,3 KM/ano** (~1.742,86 KM/mês por veículo).
- **Custos Fixos do Veículo (Rateio de R$ 0,87 / KM)**: Depreciação de veículo leve (Tabela FIPE R$ 90 mil, 5 anos, 20% residual), licenciamento e seguro RCTC.
- **Mão de Obra do Condutor (Rateio de R$ 2,50 / KM)**: Motorista habilitado na Categoria D, encargos sociais de 71,80% e benefícios convencionais.
- **Custos Variáveis por Quilômetro (R$ 1,24 / KM)**: Combustível (Gasolina R$ 6,15/L, consumo de 8,0 KM/L em estradas vicinais), pneus de passeio e manutenção preventiva/corretiva.
- **Custo Direto Total**: R$ 4,61 / KM.
- **BDI e Tributos Incidentes (29,82%)**: R$ 1,37 / KM.
- **Valor Unitário Final ETP**: **R$ 5,98 / KM** (Valor Total Anual: **R$ 2.001.083,21**).

4. Do Aproveitamento das Estimativas do ETP na Elaboração do Termo de Referência

Atesta-se que os valores unitários por quilômetro rodado e a estimativa orçamentária global apurados no Estudo Técnico Preliminar (ETP) serão integralmente adotados e utilizados como parâmetro financeiro para a elaboração do Termo de Referência (TR).

Dessa forma, os valores unitários limites estabelecidos no ETP por tipologia veicular — **R$ 12,10/km para Ônibus (Item 01)**, **R$ 8,59/km para Micro-ônibus (Item 02)**, **R$ 6,29/km para Caminhonete (Item 03)** e **R$ 5,98/km para Automóvel Passeio (Item 04)**, que perfazem o montante global estimado de **R$ 9.015.254,48** para a extensão anual de **971.250,9 km** — constituem a base oficial de preços máximos aceitáveis no Termo de Referência, garantindo a perfeita consonância técnica e orçamentária exigida pelo Art. 6º, inciso XXIII, alínea "i" e Art. 18 da Lei Federal nº 14.133/2021.

PARCELAMENTO DA CONTRATAÇÃO

A contratação dos serviços de transporte escolar será estruturada em 04 (quatro) itens, definidos conforme a tipologia dos veículos necessários à execução dos serviços:

- Item 1 – Ônibus;
- Item 2 – Micro-ônibus;
- Item 3 – Caminhonete;
- Item 4 – Automóvel tipo passeio.

Cada item reunirá as rotas escolares compatíveis com a respectiva categoria de veículo, considerando a quantidade de alunos, as características dos itinerários, as condições de trafegabilidade e as necessidades operacionais identificadas pela Secretaria Municipal de Educação.

O critério de julgamento será o de menor preço por item, com adjudicação individualizada, permitindo que os licitantes participem de um, de vários ou de todos os itens, conforme sua capacidade técnica e operacional, sem a obrigatoriedade de assumir a totalidade dos serviços.

A modelagem fundamenta-se no art. 47, inciso II e § 1º, da Lei Federal nº 14.133/2021, que estabelece o princípio do parcelamento nas contratações de serviços, quando tecnicamente viável e economicamente vantajoso, considerando a ampliação da competitividade, a redução da concentração de mercado, a responsabilidade técnica e os custos administrativos decorrentes da gestão de múltiplos contratos.

No caso concreto, embora os serviços de transporte escolar integrem uma mesma finalidade administrativa, as diferentes categorias de veículos apresentam características operacionais e estruturas de custos próprias, em razão da capacidade de transporte, das condições das vias, da extensão dos percursos e da quantidade de estudantes atendidos. Essas particularidades justificam a organização das rotas em grupos homogêneos, conforme a tipologia veicular exigida.

A divisão em quatro itens favorece a competitividade, pois permite a participação de empresas especializadas em determinada modalidade de transporte, sem exigir que disponham de frota diversificada para atender a todas as categorias demandadas pelo Município. Com a adjudicação individualizada, cada fornecedor poderá disputar os itens compatíveis com sua estrutura operacional, ampliando o universo de potenciais participantes e as possibilidades de obtenção de propostas mais vantajosas.

Sob o aspecto técnico-operacional, o agrupamento das rotas por categoria de veículo facilita o planejamento da frota, a distribuição dos motoristas, a programação das manutenções e a disponibilização de veículos substitutos, além de permitir maior objetividade no acompanhamento das condições dos veículos, da regularidade documental, do cumprimento dos itinerários e horários e das demais obrigações contratuais.

A divisão também favorece a delimitação das responsabilidades de cada contratado, possibilitando a identificação de eventuais falhas, a apuração de descumprimentos e a adoção das providências administrativas cabíveis em relação ao respectivo item, sem que necessariamente sejam comprometidos os demais serviços.

A opção por quatro itens também busca evitar a fragmentação excessiva do objeto. A contratação individualizada de cada rota poderia ampliar o número de contratações, os custos administrativos de gerenciamento e fiscalização e as dificuldades de coordenação dos serviços. Assim, o agrupamento por tipologia

veicular representa solução intermediária entre a concentração integral do objeto em um único item e a divisão excessiva das rotas, preservando oportunidades de economia de escala dentro de cada categoria.

Sob a perspectiva econômica, a modelagem permite considerar individualmente os custos de combustível, manutenção, depreciação, seguros, mão de obra, encargos trabalhistas, tributos e demais despesas inerentes a cada modalidade de transporte. O agrupamento de rotas semelhantes também favorece a racionalização da utilização da frota e a diluição de custos operacionais, contribuindo para a formação de propostas compatíveis com as particularidades de cada item.

Ressalta-se que o parcelamento não comprometerá a organização integrada do transporte escolar municipal. A definição das rotas, dos horários, dos pontos de embarque e desembarque e das demais diretrizes operacionais permanecerá sob responsabilidade da Secretaria Municipal de Educação, que exercerá a coordenação e a fiscalização centralizadas dos serviços.

Caberá a cada contratado executar as rotas correspondentes ao item adjudicado, observando as condições estabelecidas pela Administração e mantendo a necessária articulação com os demais prestadores. Dessa forma, a atuação de diferentes empresas não impedirá a compatibilização dos horários, a regularidade dos itinerários e a continuidade do atendimento aos estudantes.

Essa organização mostra-se especialmente relevante diante das particularidades territoriais do Município de Solonópole, cuja prestação dos serviços abrange localidades rurais dispersas, percursos extensos e estradas vicinais sujeitas a condições variáveis de trafegabilidade, inclusive em razão de fatores climáticos. Tais circunstâncias exigem planejamento logístico permanente, disponibilidade de veículos adequados e capacidade de resposta às intercorrências operacionais.

A modelagem também preservará a uniformidade dos padrões gerais de qualidade e segurança, mediante a observância, por todos os contratados, das exigências relativas às condições dos veículos, à manutenção, à regularidade documental, à conduta dos motoristas, à pontualidade e ao cumprimento dos itinerários, respeitadas as especificidades de cada categoria.

Da reavaliação da modelagem em atendimento aos apontamentos do TCE-CE

A adoção do parcelamento considera os apontamentos formulados pelo Tribunal de Contas do Estado do Ceará – TCE-CE, no âmbito do Processo nº 14871/2026-5, que resultou na concessão de medida cautelar por meio do Despacho Singular nº 7707/2026, especialmente quanto à necessidade de reavaliação da concentração dos serviços de transporte escolar em lote único no procedimento licitatório anteriormente instaurado.

Em atenção à referida decisão, a Administração reavaliou a estrutura da contratação, considerando as características técnicas das modalidades de transporte, as condições de execução das rotas, a estrutura de custos e as possibilidades de ampliação da competitividade.

Como resultado, identificou-se a viabilidade de divisão do objeto em quatro itens independentes, definidos pela tipologia dos veículos, com adjudicação individualizada para cada categoria.

A nova estrutura representa alteração efetiva na forma de disputa e contratação, pois permite que empresas distintas sejam contratadas para executar as diferentes modalidades de transporte, sem exigir que um único fornecedor disponha de estrutura operacional suficiente para atender à totalidade dos serviços.

Ao mesmo tempo, preserva-se a coordenação integrada do sistema municipal, mediante planejamento e fiscalização centralizados pela Secretaria Municipal de Educação, de modo que a divisão contratual não comprometa a continuidade, a regularidade e a segurança do transporte escolar.

Dessa forma, a nova modelagem busca atender aos apontamentos do órgão de controle externo, conciliando a ampliação da competitividade com a eficiência operacional, a economicidade e a adequada gestão dos serviços.

Conclusão

Diante do exposto, conclui-se pela viabilidade técnica e econômica do parcelamento da contratação em 04 (quatro) itens, definidos por tipologia de veículo — ônibus, micro-ônibus, caminhonete e automóvel tipo passeio —, com agrupamento das rotas correspondentes a cada categoria e adjudicação individualizada por item.

A solução permite ampliar a competitividade, favorecer a participação de empresas especializadas, preservar oportunidades de economia de escala e proporcionar maior racionalidade à gestão e à fiscalização contratual, sem comprometer a coordenação centralizada e a continuidade dos serviços.

Entende-se, portanto, que o parcelamento proposto constitui solução tecnicamente justificável e economicamente adequada às necessidades da Administração Municipal, em consonância com o art. 47, inciso II e § 1º, da Lei Federal nº 14.133/2021 e com a necessidade de reavaliação da modelagem anteriormente adotada, em atenção aos apontamentos formulados pelo Tribunal de Contas do Estado do Ceará no Processo nº 14871/2026-5.

RESULTADOS PRETENDIDOS

A contratação de empresas especializadas na prestação dos serviços de transporte escolar, mediante parcelamento do objeto em quatro itens definidos por tipologia de veículo, visa assegurar um sistema eficiente, seguro e regular de transporte aos alunos da rede municipal de ensino de Solonópole, promovendo melhores condições de acesso, frequência e permanência dos estudantes nas atividades escolares, com observância da economicidade e da adequada utilização dos recursos públicos.

Primeiramente, ao optar pela contratação de empresa(s) especializada(s), a Prefeitura Municipal consegue maximizar o custo-benefício ao garantir um serviço de qualidade com uma gestão profissional do transporte escolar. A experiência operacional das empresas especializadas pode contribuir para a redução de falhas e ineficiências na prestação dos serviços. Assim, o investimento na contratação terceirizada pode se mostrar mais econômico do que manter uma frota própria, que demandaria altos investimentos iniciais em veículos, manutenção e contratação e treinamento de motoristas.

Além disso, a utilização de empresa(s) especializada(s) permite uma melhor alocação dos recursos humanos disponíveis. Ao invés de sobrecarregar a equipe da Secretaria de Educação com a gestão direta do transporte, que pode exigir tempo e esforço que poderiam ser direcionados a outras áreas da educação, a contratação externa libera esses profissionais para focarem em atividades pedagógicas e administrativas prioritárias. Isso pode resultar em melhorias significativas na qualidade do ensino.

Quanto aos recursos materiais e financeiros, a contratação de serviços especializados promove a melhor utilização dos veículos e insumos necessários. As empresas contratadas possuem expertise em logística e planejamento, minimizando o consumo excessivo de combustível e outros custos operacionais. Além disso, as contratações podem ser avaliadas regularmente, permitindo ajustes constantes que garantam a eficiência do serviço prestado.

Em suma, a opção pela contratação de uma empresa de transporte escolar está alinhada à busca pela economicidade e ao uso responsável dos recursos disponíveis. A implementação dessa solução representa um

ganho significativo na eficiência do sistema educacional local, propiciando um atendimento adequado às necessidades dos alunos da rede municipal e contribuindo decisivamente para seu sucesso escolar.

A contratação do transporte escolar por meio de empresa especializada tem como resultados pretendidos não apenas a economicidade e o melhor aproveitamento dos recursos públicos, mas, principalmente, a melhoria das condições concretas de acesso, permanência e aproveitamento escolar, criando um ambiente mais favorável ao processo de ensino-aprendizagem na rede municipal de Solonópole.

Os resultados diretamente associados ao ensino-aprendizagem são os seguintes:

- Aumento da frequência e da permanência escolar, reduzindo faltas e desistências relacionadas ao cansaço e à dificuldade de deslocamento.
- Maior pontualidade e regularidade no início e término das aulas, com rotas planejadas para evitar atrasos constantes e horários inadequados, preservando tempo pedagógico efetivo.
- Redução do tempo excessivo de permanência do aluno no veículo.
- Maior previsibilidade e estabilidade da rotina do estudante e da família, fortalecendo vínculos com a escola, facilitando o acompanhamento familiar e contribuindo para um percurso escolar mais contínuo e regular.
- Melhoria das condições de desenvolvimento social e educacional das crianças e adolescentes atendidos, como efeito esperado da prestação do serviço de forma estável, segura e contínua.

Quanto aos resultados pretendidos com a adoção da inversão das fases de habilitação e julgamento, busca-se conferir maior racionalidade, previsibilidade e segurança à condução da futura licitação, mediante a verificação antecipada das condições de habilitação dos interessados, no âmbito do próprio procedimento licitatório, de modo a reduzir o risco de sucessivas inabilitações após a disputa de preços, evitar a repetição de atos administrativos e proporcionar maior estabilidade à fase competitiva. A medida pretende, ainda, permitir que a apresentação de propostas e lances seja realizada entre licitantes previamente habilitados, contribuindo para a seleção de empresa ou empresas com capacidade comprovada para assumir as obrigações contratuais, sem restringir o acesso dos interessados mediante exigência de pré-qualificação anterior ao certame.

PROVIDÊNCIAS A SEREM ADOTADAS

Para a implementação da solução de transporte escolar na Prefeitura Municipal de Solonópole, algumas providências operacionais e estruturais devem ser adotadas, visando garantir uma contratação eficiente e a melhoria do acesso à educação.

Considerando a especificidade da contratação, recomenda-se a capacitação dos servidores responsáveis pela fiscalização e gestão dos contratos. Esta formação deve abordar aspectos específicos como legislação de transporte, gestão de contratos administrativos e acompanhamento de serviços terceirizados, garantindo assim que a equipe possua conhecimentos suficientes para assegurar o cumprimento das obrigações contratuais.

Paralelamente, a área responsável pelo transporte escolar deverá ser organizada de modo a assegurar a adequada governança dos serviços, mediante a designação dos gestores e fiscais responsáveis pelo acompanhamento da execução contratual, considerando a divisão do objeto em 04 (quatro) itens por tipologia

de veículo. Deverá ser assegurada estrutura administrativa compatível com as atividades de fiscalização, incluindo o recebimento e tratamento de reclamações, a análise dos relatórios encaminhados pelas empresas contratadas e a realização de vistorias em campo, de maneira contínua e tempestiva, preservando-se a coordenação integrada do sistema municipal de transporte escolar.

É imperativo também que sejam elaborados procedimentos claros para a comunicação entre a Administração Pública, as empresas contratadas e a comunidade escolar. Essa estratégia vai facilitar a resolução de problemas operacionais, como atrasos e a necessidade de ajustes nas rotas, além de permitir um canal aberto para feedback das famílias.

A execução do serviço deve ainda ser integrada às políticas de acessibilidade e inclusão, com articulação entre a gestão do transporte e as áreas competentes (como educação especial e infraestrutura), para verificar a existência de rampas e acessos adequados nas escolas e em seu entorno, bem como para planejar e encaminhar eventuais adequações e obras de acessibilidade necessárias.

Por fim, deverá ser instituída uma rotina de vistorias, estabelecendo internamente que, antes do início da execução contratual, serão realizadas a inspeção inicial dos veículos efetivamente disponibilizados para a prestação dos serviços e a conferência da documentação correspondente, inclusive dos motoristas vinculados às respectivas rotas, de forma a assegurar que o transporte escolar comece com a frota regularizada e em condições adequadas de segurança e funcionamento. Essa providência deverá observar os prazos e as condições estabelecidos no Termo de Referência, não constituindo exigência de disponibilização antecipada da frota como condição de participação ou habilitação no procedimento licitatório.

Adicionalmente, recomenda-se a elaboração de um plano de monitoramento e avaliação do serviço de transporte escolar. Esse plano deve incluir indicadores de desempenho, como tempo médio de percurso, taxa de frequência dos alunos e satisfação dos usuários, com o objetivo de avaliar a eficácia dos contratos e promover correções em tempo hábil, se necessário.

Com essas providências, a Prefeitura Municipal de Solonópole poderá otimizar o uso dos recursos públicos, promovendo uma gestão eficiente e eficaz do transporte escolar, contribuindo significativamente para a permanência dos alunos nas atividades acadêmicas.

CONTRATAÇÕES CORRELATAS

A análise da necessidade de contratações correlatas e/ou interdependentes para a solução escolhida, que é a contratação de empresas especializadas na prestação dos serviços de transporte escolar, mediante parcelamento do objeto em 04 (quatro) itens por tipologia de veículo, revela que não há necessidade de realizar contratações adicionais antes da implementação dessa solução.

A razão principal para essa conclusão é que o serviço de transporte escolar, ao ser contratado de forma especializada, já abrange toda a estrutura operacional necessária para o seu funcionamento eficaz, incluindo a disponibilização dos veículos e motoristas, a execução das rotas definidas pela Administração, a manutenção da frota e a observância das condições de segurança dos alunos durante o deslocamento. Portanto, não há demandas imediatas por serviços ou aquisições que precisem anteceder a contratação dos serviços de transporte escolar.

Adicionalmente, considerando a especificidade da contratação em questão, as necessidades operacionais do transporte escolar estão contidas no escopo dos respectivos itens, de modo que cada empresa contratada será

responsável pela execução integral dos serviços correspondentes ao item que lhe for adjudicado, incluindo a manutenção dos veículos e os demais encargos operacionais previstos no Termo de Referência. Isso significa que tais despesas deverão estar contempladas na composição dos preços ofertados, não demandando contratações autônomas pela Administração para assegurar a execução dos serviços.

Diante desse cenário, conclui-se que a contratação do transporte escolar pode seguir sem a necessidade de outras contratações interdependentes ou correlatas, permitindo um foco direto na garantia do acesso regular e seguro dos alunos da rede municipal às unidades escolares.

IMPACTOS SOCIOAMBIENTAIS

Na análise do impacto ambiental da contratação de uma empresa especializada em transporte escolar para a Prefeitura Municipal de Solonópole, são relevantes tanto os impactos diretos relacionados às operações de transporte quanto os indiretos que podem surgir ao longo da execução do serviço. A seguir, apresentam-se os principais impactos e as respectivas medidas mitigadoras.

1. Emissão de poluentes atmosféricos e gases de efeito estufa.

1.1. Impacto relevante:

- Operação diária de frota de veículos gera:
  - Emissão de CO_2, material particulado e outros poluentes.
  - Contribuição para poluição do ar local e mudança do clima.

1.2. Medidas mitigadoras:

- Exigir veículos em conformidade com normas ambientais e de emissões vigentes.
- Exigir manutenção preventiva obrigatória.

1.3. Ganhos socioambientais associados:

- Redução relativa de emissões, na medida em que o transporte escolar substitui diversas viagens individuais de pais e responsáveis em carros e motos.
- Melhoria da qualidade do ar e do ambiente urbano em torno das unidades de ensino, se comparado ao cenário sem transporte escolar organizado.

2. Risco de acidentes de trânsito e atropelamentos.

2.1. Impacto relevante:

- Possibilidade de acidentes envolvendo:
  - Crianças e adolescentes transportados.
  - Pedestres e demais usuários da via, sobretudo em frentes de escolas e estradas rurais/ vicinais.

2.2. Medidas mitigadoras:

- Exigir motoristas devidamente habilitados e qualificados:
  - CNH compatível.
  - Curso específico para transporte escolar, nos termos da legislação de trânsito aplicável.
  - Análise de histórico de infrações de trânsito.

- Exigir equipamentos obrigatórios de segurança nos veículos:
  - Cintos de segurança em todos os assentos.
  - Saídas de emergência.
  - Tacógrafo, quando exigido.

- Freios, pneus e demais sistemas em perfeito estado.

- Adotar, pela Administração, a definição de pontos seguros de embarque e desembarque, com ganhos socioambientais associados: redução de paradas irregulares e manobras perigosas em frente às escolas; diminuição da ocorrência de atropelamentos e acidentes no entorno escolar; melhoria geral da segurança viária no município, com reflexos positivos em saúde pública e qualidade de vida; melhoria geral da segurança de passageiros e pedestres.

3. Impactos sociais de rotas mal dimensionadas (tempo excessivo de percurso, horários inadequados).

3.1. Impacto relevante:

- Risco de:
  - Alunos permanecerem tempo excessivo dentro do veículo.
  - Prejuízos a rotinas de sono, alimentação e convivência familiar.
  - Atrasos constantes para início das aulas ou saídas muito antecipadas/tardias.

3.2. Medidas mitigadoras

- Qualificar a base de dados de alunos usuários do transporte:
  - Endereço/localidade.
  - Escola e turno.
  - Necessidade efetiva de transporte.

- Planejar rotas observando:
  - Tempo máximo razoável de deslocamento por aluno.
  - Compatibilidade entre horários de embarque/desembarque e horários das aulas;
  - Adequação da tipologia do veículo às características das rotas, à capacidade necessária e às condições de trafegabilidade, considerando a divisão dos serviços em quatro itens.

- Manter canal de comunicação estruturado com:
  - Escolas.
  - Famílias.
  - Comunidade, para ajuste de pontos e horários quando forem identificados percursos excessivos ou inadequações, mediante coordenação da Secretaria Municipal de Educação e articulação com as empresas responsáveis pelos respectivos itens.

3.3. Ganhos socioambientais associados:

- Maior previsibilidade e estabilidade na rotina dos alunos e de suas famílias.
- Incentivo à frequência regular e permanência na escola, com menos desistências por cansaço ou dificuldade de deslocamento.
- Melhoria das condições de desenvolvimento social e educacional de crianças e adolescentes atendidos, reforçando a dimensão social da sustentabilidade.

CONCLUSÃO

As análises iniciais demonstraram que a contratação da solução aqui referida é viável e tecnicamente indispensável. Portanto, com base no que foi apresentado, podemos **DECLARAR** que a contratação em questão é **PLENAMENTE VIÁVEL**, devendo ser adotadas as providências necessárias à instauração de licitação na modalidade **PREGÃO**, na forma **ELETRÔNICA**, com inversão de fases.

Solonópole - CE,