

**AO ILUSTRÍSSIMO SENHOR AGENTE DE CONTRATAÇÃO DA
PREFEITURA MUNICIPAL DE ITAPEMIRIM/ES.**

Referência: Pregão Eletrônico nº 007/2026.

Objeto: contratação de empresa para executar serviço de transporte escolar de alunos matriculados no ensino municipal, estadual e superior, com motorista e monitor.

Processo Administrativo: 002246/2026 e/ou nº 002642/2026.

A **COOPERATIVA DE TRANSPORTES DE VARGEM ALTA**, pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ sob o nº 07.264.389/0001-21, com sede na AV. José João Sertório, nº 53, Sala 103, Centro, Vargem Alta – ES, CEP: 29.295-000, neste ato representada por seu representante legal, vem, respeitosamente, perante esta Comissão de Licitação, nos termos do art. 164 da Lei nº 14.133/2021, apresentar:

IMPUGNAÇÃO

ao Edital do Pregão Eletrônico nº 007/2026, pelos fundamentos a seguir expostos:

1) DA TEMPESTIVIDADE.

A presente impugnação é protocolada dentro do prazo previsto no art. 164 da A presente impugnação é protocolada em estrita observância ao prazo estabelecido no art. 164 da Lei nº 14.133/2021. Conforme as disposições do Edital nº 007/2026, a sessão pública de abertura do certame está designada para o dia 26/05/2026, às 10:00h.

O referido dispositivo legal estabelece que qualquer pessoa é parte legítima para impugnar edital de licitação por irregularidade na aplicação da Lei, devendo protocolar o pedido até 3 (três) dias úteis antes da data fixada para a abertura da sessão pública.

Considerando que o presente protocolo ocorre em 15/05/2026, resta plenamente demonstrada a tempestividade da medida. Diante disso, requer-se o seu regular recebimento e o processamento da análise de mérito, por ser a peça manifestamente tempestiva.

2) SÍNTESE DOS FATOS E DO OBJETO DA IMPUGNAÇÃO.

A Cooperativa Impugnante, após análise minuciosa do instrumento convocatório e seus anexos, identificou pontos que comprometem a competitividade, a transparência e a segurança jurídica do certame.

A presente peça visa o saneamento de irregularidades que vão desde a imposição de requisitos técnicos restritivos e sem a devida pertinência com o objeto, até a ausência de documentos essenciais para a formulação das propostas e inconsistências nos valores de referência.

Busca-se, com esta medida, garantir que o processo licitatório observe os princípios norteadores da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e, sobretudo, da seleção da proposta mais vantajosa para a Administração Pública, em estrita observância aos ditames da Lei de Licitações e Contratos Administrativos.

Considerando, outrossim, que a natureza sensível, essencial e contínua do transporte escolar demanda as adequações e reavaliações técnicas por parte desta Administração Pública, as quais serão demonstradas nos tópicos a seguir.

3) DA DIVERGÊNCIA ENTRE OS VALORES UNITÁRIOS DO QUILOMETRO (KM) PREVISTOS NO ITEM 5-2-1 E NO ANEXO III DO TERMO DE REFERÊNCIA E DOS REFLEXOS NO ORÇAMENTO ESTIMADO DO CERTAME.

A presente impugnação aponta divergência entre os valores unitários do quilômetro (KM) constantes do Anexo III do Termo de Referência e aqueles previstos no item 5-2-1 do mesmo instrumento, utilizados como base para composição do orçamento estimado da contratação. Tal inconsistência configura divergência relevante na fase preparatória do certame, em afronta ao dever de planejamento e precisão orçamentária estabelecido no art. 18, inciso IV, da Lei nº 14.133/2021.

A aplicação dos diferentes parâmetros resulta em valores globais distintos, sendo R\$ 20.956.351,78 (vinte milhões, novecentos e cinquenta e seis mil, trezentos e cinquenta e um reais e setenta e oito centavos), quando considerados os valores do Anexo III, e R\$ 28.479.608,92 (vinte e oito milhões, quatrocentos e setenta e nove mil, seiscentos e oito reais e noventa e dois centavos), quando aplicados os valores constantes do item 5-2-1, evidenciando inconsistência na estrutura de cálculo adotada no instrumento convocatório.

A discrepância de aproximadamente R\$ 7,5 milhões (cerca de 35% do valor menor) compromete a confiabilidade do orçamento de referência como

parâmetro para análise de exequibilidade das propostas, afetando diretamente a previsibilidade necessária à adequada formulação das propostas e à própria aferição de competitividade do certame.

Tal situação compromete a coerência interna do Termo de Referência e a isonomia entre os licitantes, na medida em que introduz parâmetros econômicos distintos para o mesmo insumo essencial (quilômetro rodado), dificultando a compreensão uniforme das condições de disputa.

Nesse sentido, o Tribunal de Contas da União, ao apreciar situações envolvendo inconsistências em instrumentos convocatórios, firmou entendimento de que falhas que comprometam a clareza das regras do certame e a adequada formulação das propostas configuram afronta aos princípios da vinculação ao instrumento convocatório, do julgamento objetivo e da obtenção da proposta mais vantajosa, podendo macular a regularidade do procedimento licitatório.

No Acórdão nº 981/2022 – Plenário, restou assentado que vícios capazes de afetar a compreensão das condições de disputa e a formação das propostas pelos licitantes podem comprometer a regularidade do certame, especialmente quando recaem sobre elementos essenciais do edital.

No caso concreto, a divergência entre os valores unitários do quilômetro (KM) previstos no Anexo III e no item 5-2-1 do Termo de Referência produz efeito equivalente, por atingir diretamente o núcleo econômico do certame, afetando a clareza do orçamento de referência e a adequada estruturação das propostas.

Observa-se que os valores constantes do item 5-2-1 apresentam maior aderência à realidade de mercado e à estrutura de custos da execução contratual, mostrando-se mais adequados como referência econômica do certame.

Dessa forma, mostra-se necessário o saneamento da inconsistência identificada, com a uniformização dos valores unitários do quilômetro (KM) aplicáveis aos Lotes I, II e III, promovendo-se a adequação do Anexo III ao conteúdo do item 5-2-1, de modo a restabelecer a coerência dos parâmetros econômicos do instrumento convocatório e eliminar a divergência existente.

Por consequência, revela-se imperativa a revisão da estimativa global da contratação, bem como de todos os valores constantes do edital e anexos que diverjam do parâmetro de referência. A manutenção de uma discrepância orçamentária de aproximadamente R\$ 7,5 milhões torna o certame nulo por ausência de objeto determinado e orçamento fidedigno, sendo a retificação e republicação do edital a única via para preservar a validade jurídica do procedimento.

4) DA NECESSIDADE DE DISPONIBILIZAÇÃO DA PLANILHA DE CUSTOS E FORMAÇÃO DE PREÇOS REFERIDA NO ITEM 8.10 DO EDITAL.

A presente impugnação também se volta ao item 8.10 do Edital nº 007/2026, o qual estabelece que:

“Caso o custo global estimado do objeto licitado tenha sido decomposto em seus respectivos custos unitários por meio de Planilha de Custos e Formação de Preços elaborada pela Administração, o licitante classificado em primeiro lugar será convocado para apresentar Planilha por ele elaborada, com os respectivos valores adequados ao valor final da sua proposta, sob pena de não aceitação da proposta.”

Ocorre que, embora o referido dispositivo faça expressa menção à existência de “Planilha de Custos e Formação de Preços elaborada pela Administração”, não se verifica a disponibilização desse documento entre os anexos integrantes do Edital.

Trata-se de questão relevante, uma vez que a própria cláusula editalícia condiciona a análise e aceitação da proposta vencedora à adequação dos valores apresentados pelo licitante aos parâmetros constantes da planilha elaborada pela Administração Pública. A retenção da planilha de custos pela Administração constitui um obstáculo objetivo ao pleno conhecimento das regras do certame, o que mitiga a transparência necessária e impede o exercício do julgamento objetivo

Nesse contexto, a ausência de disponibilização prévia da referida planilha compromete a transparência e a segurança jurídica do certame, dificultando a adequada formulação das propostas pelos licitantes e impedindo o conhecimento integral dos critérios de composição de custos considerados pela Administração.

A Lei nº 14.133/2021 estabelece que os procedimentos licitatórios devem observar os princípios da publicidade, transparência, planejamento, isonomia, competitividade e vinculação ao instrumento convocatório, sendo indispensável que os licitantes tenham acesso pleno às informações necessárias à correta elaboração de suas propostas. Nesse sentido, o art. 18, § 1º, inciso I e § 2º da referida Lei, reforça que o valor estimado da contratação deve ser acompanhado dos respectivos preços unitários e das composições de custos que o fundamentam.

No presente caso, a inexistência de acesso prévio à Planilha de Custos e Formação de Preços mencionada no item 8.10 do Edital gera evidente assimetria informacional, na medida em que os licitantes são instados a adequar suas propostas a parâmetros técnicos e financeiros não disponibilizados previamente pela Administração.

Além disso, a ausência do referido documento impede que os licitantes compreendam de forma objetiva os critérios utilizados para composição dos custos estimados; os parâmetros considerados pela Administração para aferição da exequibilidade, entre outros elementos efetivamente considerados essenciais à aceitabilidade da proposta.

Dessa forma, a manutenção do edital sem a publicidade da planilha de custos de referência configura vício insanável por cerceamento do direito de formulação de proposta e ausência de parâmetro objetivo de julgamento. A retificação revela-se medida necessária para garantir a transparência e evitar que o certame seja maculado por assimetria informacional, o que fatalmente ensejaria a intervenção dos órgãos de controle.

5) DA AUSÊNCIA DE PERTINÊNCIA TÉCNICA E DA RESTRIÇÃO À COMPETITIVIDADE DECORRENTES DA EXIGÊNCIA DE “CADEIRAS RECLINÁVEIS” NOS LOTES II E III DO ITEM 5-2-1 DO TERMO DE REFERÊNCIA.

A presente impugnação tem por objeto a exigência de “cadeiras reclináveis” prevista no item 5-2-1 do Termo de Referência do Edital nº 007/2026, relativamente aos veículos vinculados aos Lotes II e III, destinados ao Transporte Escolar Municipal e ao Transporte Escolar Estadual do Município de Itapemirim/ES.

O Edital em questão objetiva a contratação de serviços de transporte escolar destinados ao atendimento da rede municipal, estadual e técnico/universitária, contemplando rotas municipais (urbanas e rurais), intermunicipais e interestaduais. Contudo, a insurgência ora apresentada restringe-se exclusivamente aos Lotes II e III, os quais tratam do transporte escolar em rotas municipais executado predominantemente em áreas rurais.

No Lote II – Transporte Escolar Municipal, o Edital prevê a utilização de:

- Item 01 – 17 veículos tipo ônibus;
- Item 02 – 08 veículos tipo micro-ônibus;

Destinados ao atendimento de unidades escolares situadas em regiões rurais do Município, abrangendo trajetos realizados diariamente em estradas vicinais, vias não pavimentadas e percursos de curta e média distância.

De igual modo, o Lote III – Transporte Escolar Estadual contempla a utilização de:

- Item 01 – 03 veículos tipo ônibus;
- Item 02 – 07 veículos tipo ônibus;
- Item 03 – 05 veículos tipo ônibus;
- Item 04 – 02 veículos tipo ônibus;
- Item 05 – 01 veículo tipo ônibus;
- Item 06 – 03 veículos tipo ônibus.

Todos destinados ao transporte diário de estudantes da rede estadual em rotas rurais e vicinais, realizadas predominantemente em estradas de terra e vias não pavimentadas.

Ocorre que o item 5-2-1 do Termo de Referência exige que todos esses veículos possuam “cadeiras reclináveis”, característica típica de ônibus rodoviários destinados a viagens intermunicipais e interestaduais de longa duração, compatível com a realidade operacional das rotas técnico/universitárias e interestaduais contempladas no Lote I do Edital.

Isso porque as rotas contempladas no Lote I destinam-se a deslocamentos prolongados e viagens de longa duração, cujos padrões operacionais exigem veículos dotados de poltronas reclináveis e estruturas internas voltadas à ergonomia necessária para trajetos extensos.

Todavia, os veículos objeto dos Lotes II e III destinam-se ao transporte escolar rural municipal, de escolas da rede municipal e estadual, realizado diariamente em estradas vicinais e vias não pavimentadas, marcadas por elevada trepidação, intenso desgaste operacional e frequentes embarques e desembarques de estudantes, realidade operacional completamente distinta da realidade do transporte rodoviário contemplado no Lote I.

É imperativo destacar que a distinção entre os Lotes II e III é meramente administrativa, referente à gestão das unidades escolares (municipais ou estaduais), uma vez que ambos operam estritamente dentro dos limites territoriais de Itapemirim/ES. Não há, portanto, justificativa operacional que fundamente a exigência de padrões de conforto típicos de transporte rodoviário de longa distância para trajetos de curta duração e natureza vicinal.

Assim, a exigência editalícia aproxima indevidamente o transporte escolar rural dos Lotes II e III do padrão operacional típico do transporte rodoviário de longa distância contemplado no Lote I, impondo característica incompatível com a realidade das rotas vicinais e rurais objeto da contratação.

Isso porque os veículos destinados ao transporte escolar rural possuem concepção operacional voltada prioritariamente à resistência estrutural, durabilidade em estradas não pavimentadas, facilidade de higienização, robustez mecânica e elevada rotatividade de embarque e desembarque, realidade distinta dos veículos rodoviários empregados em viagens prolongadas.

Inclusive, o padrão técnico estabelecido pelo Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação para o Programa Caminho da Escola, que é a referência nacional para o transporte escolar rural, privilegia assentos fixos de alta resistência e fácil higienização. Tais assentos são projetados especificamente para suportar a severidade das vias não pavimentadas e a alta rotatividade de passageiros. Ao exigir cadeiras reclináveis, a Administração afasta-se dos parâmetros de eficiência e durabilidade consagrados para o transporte rural e adota uma especificação que pode comprometer a vida útil do equipamento e a própria viabilidade econômica do certame.

Inclusive, a utilização de ônibus escolares rurais com assentos fixos ou de baixa reclinagem constitui prática amplamente adotada no transporte escolar rural em diversos municípios brasileiros, justamente em razão da maior resistência e adequação operacional desses veículos às condições severas das estradas vicinais.

Dessa forma, além da evidente incompatibilidade técnica com a natureza do serviço licitado, a exigência prevista no item 5-2-1 do Termo de Referência também produz indevida restrição à competitividade do certame.

A Lei nº 14.133/2021 estabelece que a licitação pública deve observar os princípios da razoabilidade, proporcionalidade, economicidade, eficiência e competitividade, vedando, em seu artigo 9º, inciso I, a inclusão de cláusulas ou exigências desnecessárias capazes de restringir ou frustrar o caráter competitivo da disputa, vejamos:

Art. 9º - É vedado ao agente público designado para atuar na área de licitações e contratos, ressalvados os casos previstos em lei:

I - admitir, prever, incluir ou tolerar, nos atos que praticar, situações que:

- a) comprometam, restrinjam ou frustrem o caráter competitivo do processo licitatório, inclusive nos casos de participação de sociedades cooperativas;
- b) estabeleçam preferências ou distinções em razão da naturalidade, da sede ou do domicílio dos licitantes;
- c) sejam impertinentes ou irrelevantes para o objeto específico do contrato;

No presente caso, a exigência de “cadeiras reclináveis” não demonstra pertinência técnica direta com a segurança ou com a qualidade essencial do transporte escolar rural, especialmente porque os trajetos dos Lotes II e III serão realizados exclusivamente no Município de Itapemirim/ES, em rotas escolares de curta e média distância.

Ademais, verifica-se uma lacuna na motivação do ato administrativo nos termos do artigo 18, inciso IX, da Lei 14.133/2021, decorrente da ausência do Estudo Técnico Preliminar entre os documentos disponibilizados. Embora o instrumento convocatório faça referências expressas ao ETP nos itens 3-8, 8-2, 12-10 e 12-16, o referido documento, essencial para fundamentar tecnicamente as escolhas da Administração, não foi anexado ao Edital. Tal ausência obsta a verificação de estudos que justifiquem a necessidade de assentos reclináveis para o transporte rural local, o que caracteriza inobservância ao dever de transparência e ao princípio da motivação.

Além disso, a real necessidade operacional dos veículos está relacionada à adequada trafegabilidade em estradas vicinais e vias não pavimentadas, característica indispensável à execução do serviço. A exigência de cadeiras reclináveis, por sua vez, constitui característica acessória típica do transporte rodoviário de longa distância, sem utilidade prática relevante para a realidade do transporte escolar rural municipal objeto dessa impugnação.

A consequência prática da exigência de cadeiras reclináveis é a exclusão do certame de veículos regularmente registrados, licenciados e plenamente aptos à execução do transporte escolar rural, unicamente por não possuírem característica típica de ônibus rodoviário de longa distância, sem demonstração concreta de necessidade técnica relacionada à segurança, funcionalidade ou qualidade essencial do serviço.

Tal restrição afronta a jurisprudência pátria, que reconhece que o detalhamento excessivo do objeto, com a inclusão de requisitos desnecessários à finalidade do serviço, configura restrição indevida à competitividade, vejamos:

TCU — REPRESENTAÇÃO (REPR) RP 70502023 — Julgado em 25/07/2023

REPRESENTAÇÃO. (...) EXIGÊNCIAS EXCESSIVAS NAS ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS. RESTRIÇÃO AO PRINCÍPIO DA COMPETITIVIDADE. REVOGAÇÃO DO CERTAME.

Além disso, a exigência produz impacto econômico direto sobre a contratação pública, na medida em que reduz a competitividade e eleva desnecessariamente os custos da execução contratual, já que veículos com padrão rodoviário possuem custo de aquisição e manutenção significativamente superiores aos veículos tradicionalmente utilizados no transporte escolar rural.

Assim, a Administração Pública acaba impondo exigência:

1. Sem demonstração concreta de necessidade técnica efetiva;
2. Incompatível com a realidade operacional do objeto licitado;
3. Restritiva à ampla concorrência;
4. Onerosa à competitividade do certame;
5. Prejudicial à economicidade da contratação.

Importante destacar, ainda, que a presente impugnação não questiona a exigência de cadeiras reclináveis para os veículos destinados ao transporte técnico/universitário, especialmente nas rotas intermunicipais e interestaduais de longa distância, onde efetivamente pode existir justificativa operacional relacionada à ergonomia necessária em viagens prolongadas.

A insurgência limita-se exclusivamente aos Lotes II e III do Edital nº 007/2026, vinculados ao transporte escolar executado no Município de Itapemirim/ES, cuja realidade operacional é substancialmente distinta do transporte intermunicipal e interestadual de longa distância contemplado no Lote I do Edital.

6) DA AUSÊNCIA DE EXIGÊNCIA DE TEMPO MÍNIMO DE EXPERIÊNCIA E DE COMPROVAÇÃO DE APTIDÃO OPERACIONAL IMEDIATA – RISCO À SEGURANÇA DOS ALUNOS E À CONTINUIDADE DO SERVIÇO ESSENCIAL.

O Edital nº 007/2026, em seu item 6-6, limita-se a exigir a apresentação de apenas 1 (um) atestado de capacidade técnica, sem estabelecer qualquer período mínimo de experiência anterior para as licitantes. Tal omissão revela-se inadequada e desproporcional diante da natureza essencial, complexa e sensível do objeto licitado.

É imprescindível destacar que o transporte escolar é revestido de peculiaridades que exigem rigor técnico excepcional. Trata-se, primordialmente, do transporte de vidas, alunos sujeitos à proteção integral e prioridade absoluta, conforme dita o art. 227 da Constituição Federal. Soma-se a isso a elevada complexidade operacional do objeto. Enquanto o Lote I demanda tráfego em rodovias de trânsito rápido e intenso fluxo em trajetos noturnos, os Lotes II e III exigem expertise em estradas vicinais de difícil trafegabilidade. Tal cenário impõe um domínio técnico e geográfico que empresas sem histórico operacional sólido dificilmente poderiam garantir.

A natureza essencial e contínua do serviço impõe um dever de cautela redobrado. Qualquer interrupção ou falha operacional acarretaria prejuízos irreparáveis ao calendário letivo e ao próprio direito fundamental à educação, o que torna a exigência de experiência prévia não apenas uma faculdade, mas um pressuposto indispensável à segurança jurídica e social. A ausência de exigência de um prazo mínimo de experiência permite que empresas recém-constituídas, sem histórico operacional ou expertise em situações de intercorrência (quebras em locais remotos, gestão de crises em rodovias, etc.), assumam a responsabilidade por centenas de estudantes.

Nesse sentido, a Lei nº 14.133/2021 inovou ao permitir expressamente a exigência de tempo mínimo de experiência para serviços contínuos, justamente para mitigar riscos de inexecução:

Art. 67. A documentação relativa à qualificação técnico-profissional e técnico-operacional será restrita a: (...)

§ 5º Em se tratando de serviços contínuos, o edital poderá exigir certidão ou atestado que demonstre que o licitante tenha executado serviços similares ao objeto da licitação, em períodos sucessivos ou não, por um prazo mínimo, que não poderá ser superior a 3 (três) anos.

Além da experiência temporal, a segurança do transporte escolar exige que a Administração certifique-se, necessariamente na fase de habilitação, de que a licitante detém a aptidão técnica imediata para a execução do serviço. Isso se traduz na posse prévia dos registros e autorizações legais obrigatórios, que atestam a regularidade da empresa perante os órgãos de fiscalização.

Deixar a apresentação de documentos essenciais, como o Laudo de Vistoria dos veículos e o Termo de Autorização, entre outros, para o momento da contratação, configura uma falha na aplicação do dever de cautela na seleção. Tal prática transfere para a fase de execução um risco que deve ser mitigado na habilitação, sob pena de se contratar empresas que, embora vencedoras pelo

preço, não possuem condições técnicas de iniciar o serviço com a segurança e a regularidade exigidas pela lei.

Vale ressaltar que o entendimento consolidado nos Tribunais de Contas orienta que, em serviços de transporte submetidos a regimes de fiscalização específicos e de alto risco social, a Administração deve exigir a comprovação de regularidade técnica e operacional já na fase de habilitação. Permitir que uma empresa participe do certame sem comprovar o tempo mínimo de experiência e a posse dos documentos técnicos básicos é ignorar o dever de cautela e as boas práticas de gestão pública.

A segurança e a proteção dos alunos transportados não admitem amadorismo; exigem, sim, a prova cabal de que quem se propõe a realizar o transporte já executou esse trabalho com sucesso e responsabilidade em outras ocasiões. Não se pode aceitar que uma empresa aprenda a trabalhar 'na prática' usando a vida dos estudantes como teste; o Município tem o dever de contratar quem já provou, com o tempo, que sabe carregar esse peso com segurança e responsabilidade.

Portanto, a fixação de um prazo mínimo de experiência, sugere-se o prazo de 3 anos, conforme o limite legal, e a exigência de apresentação das comprovações de regularidade técnica, como Laudos e Autorizações, já na fase de habilitação, não configura restrição indevida, mas sim medida de cautela administrativa voltada à seleção de empresas com solidez operacional comprovada, capazes de garantir a segurança e a integridade física dos alunos de Itapemirim/ES.

7) DA NECESSIDADE DE PADRONIZAÇÃO DO NÚMERO DO PROCESSO ADMINISTRATIVO.

Verifica-se que o instrumento convocatório apresenta informações conflitantes quanto à numeração do Processo Administrativo que ampara o certame. No preâmbulo da página 01, o Edital indica o nº **2246/2026**, ao passo que, logo abaixo, na descrição do objeto e em diversos anexos, é citado o nº **002642/2026**.

Tal inconsistência, embora pareça meramente formal, viola o dever de clareza e precisão que deve nortear os atos da Administração Pública, podendo gerar insegurança jurídica e dificultar a correta identificação e consulta aos autos pelos licitantes e órgãos de controle.

Dessa forma, entende-se oportuna e necessária a retificação do Edital para que seja adotada uma numeração única e oficial em todo o corpo do instrumento convocatório e seus respectivos anexos, garantindo a observância ao princípio da publicidade e da transparência.

8) DOS PEDIDOS

Diante de todo o exposto, e considerando a necessidade de adequação do certame aos princípios da legalidade, transparência, competitividade e seleção da proposta mais vantajosa, a Cooperativa Impugnante requer a esta Administração Pública:

1. O RECEBIMENTO da presente impugnação, por ser tempestiva e preencher os requisitos legais de admissibilidade previstos no art. 164 da Lei nº 14.133/2021;

2. O ACOLHIMENTO INTEGRAL das razões ora apresentadas para que sejam reconhecidas e sanadas as irregularidades insanáveis que comprometem a validade do Edital nº 007/2026, conforme os seguintes pleitos:

2.1. QUANTO AO EQUILÍBRIO ECONÔMICO E PLANEJAMENTO:

2.1.1. O SANEAMENTO da divergência entre os valores unitários do quilômetro (KM) previstos no item 5-2-1 e no Anexo III, com a consequente **REVISÃO** da estimativa global da contratação, assegurando a precisão orçamentária exigida pelo art. 18, inciso IV, da Lei nº 14.133/2021;

2.1.2. A DISPONIBILIZAÇÃO IMEDIATA da Planilha de Custos e Formação de Preços detalhada, referida no item 8.10 do Edital, e do Estudo Técnico Preliminar - ETP, garantindo o pleno conhecimento dos parâmetros de exequibilidade e a transparência exigida pelo art. 18, § 2º da referida Lei;

2.2. QUANTO ÀS ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS E COMPETITIVIDADE:

2.2.1. A RETIFICAÇÃO do item 5-2-1 do Termo de Referência para excluir a obrigatoriedade de "cadeiras reclináveis" nos Lotes II e III, adequando os veículos à realidade do transporte escolar rural e admitindo assentos fixos de alta resistência, no padrão FNDE, por ser a exigência atual inadequada e restritiva à competitividade;

2.2.2. SUBSIDIARIAMENTE, caso não seja acolhida a retificação, que seja apresentada motivação técnica que fundamente tal exigência, sob pena de nulidade por ausência de motivação;

2.3. QUANTO À HABILITAÇÃO E SEGURANÇA:

2.3.1. A RETIFICAÇÃO do item 6-6 do Termo de Referência para incluir a exigência de comprovação de experiência prévia mínima de até 03 (três) anos para serviços similares, nos termos do art. 67, § 5º da Lei nº 14.133/2021, como medida indispensável à mitigação de riscos e à garantia da execução contratual;

2.3.2. A INCLUSÃO da obrigatoriedade de apresentação das comprovações de regularidade técnica, tais como o Laudo de Vistoria dos veículos e o Termo de Autorização, entre outros, necessariamente na fase de habilitação, como medida indispensável ao cumprimento do dever de cautela e à garantia da aptidão operacional imediata da futura contratada;

2.4. QUANTO À FORMALIDADE E TRANSPARÊNCIA:

2.4.1. A PADRONIZAÇÃO do número do Processo Administrativo em todo o corpo do Edital e anexos, sanando a contradição entre os números 2246/2026 e 002642/2026, a fim de garantir a segurança jurídica e a correta identificação do certame;

3. DA CONCLUSÃO NECESSÁRIA:

3.1. A REPUBLICAÇÃO DO EDITAL com todas as correções acima pleiteadas e a consequente **REABERTURA DO PRAZO** para apresentação de propostas, nos termos do art. 55, § 1º, da Lei nº 14.133/2021, uma vez que as alterações impactam diretamente na formulação das propostas comerciais, na estratégia das licitantes e nas condições de habilitação.

Termos em que, Pede deferimento

Vargem Alta/ES, 15 de maio de 2026.

OBERDAN DEBONA ALTOÉ
DIRETOR PRESIDENTE – COOTEVA