

ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR (ETP) – LEI 14.133/21

1. DESCRIÇÃO DA NECESSIDADE DA CONTRATAÇÃO

1.1. A presente demanda visa suprir a necessidade contínua, permanente e essencial de transporte escolar intermunicipal para os estudantes residentes em Papanduva/SC, matriculados em cursos técnicos e profissionalizantes (especialmente na área agrícola) ofertados por instituições de referência (IFC, IFSC, CEDUP e Colégios Agrícolas) situadas nos municípios de Rio do Sul, Rio Negro e Canoinhas. A problemática central reside na inexistência de oferta de cursos equivalentes na rede local, obrigando os discentes a buscarem qualificação em outros domicílios sob regime de internato semanal. Nesse modelo, os alunos deslocam-se para a instituição de ensino na segunda-feira e retornam aos seus lares na sexta-feira, necessitando de transporte pendular semanal para garantir o acesso à escola e a manutenção do vínculo familiar. Soma-se a isso a inviabilidade logística das linhas regulares de transporte rodoviário, cujos horários rígidos são incompatíveis com o início das aulas (segunda) e o término (sexta), além das tarifas comerciais que onerariam excessivamente as famílias. Considerando o encerramento do contrato vigente em 31/12/2025, impõe-se o planejamento antecipado para deflagrar novo certame, visando garantir a continuidade do serviço a partir do ano letivo de 2026.

1.2. O dispêndio de recursos públicos fundamenta-se no imperativo constitucional de garantir o acesso e a permanência do estudante na escola (Art. 205 e 206, I, da CF/88). O serviço transcende a logística; trata-se de política pública de combate à evasão escolar e fomento à qualificação profissional. Juridicamente, atende aos princípios da Isonomia e da Equidade, assegurando que a distância geográfica não seja barreira para a formação técnica dos jovens papanduvenses.

1.3. Sob a ótica da Eficiência (Art. 37, CF/88), justifica-se a terceirização em detrimento da frota própria, pelos seguintes motivos técnicos:

a) Os ônibus escolares padrão da frota municipal (tipo ORE/Amarelinhos) são projetados para transporte diário simples, não possuindo bagageiros ou compartimentos de carga. Como o transporte ocorre em regime de internato, os alunos transportam malas com vestuário e mantimentos para a semana inteira. O transporte dessas bagagens no interior do veículo é vedado por normas de segurança (risco de projeção em acidentes), exigindo veículos rodoviários com bagageiro externo amplo, que a frota municipal não possui;

b) A alocação de motoristas efetivos para viagens de longa distância nas segundas e sextas-feiras geraria conflito operacional com os horários de pico do transporte escolar interno do município, além de custos elevados com horas extras;

c) A contratação transfere ao particular os riscos de quebras mecânicas em rodovia, gestão de sinistros e a obrigação de veículo reserva imediato, garantindo a pontualidade.

1.4. Optou-se pela modelagem de contrato com vigência de 5 (cinco) anos (60 meses), conforme faculta o Art. 106 e 107 da Lei nº 14.133/2021 para serviços contínuos, fundamentada na vantajosidade econômica e administrativa:

a) Contratos de longo prazo oferecem segurança jurídica para que as empresas invistam em frotas mais novas e seguras, pois permitem a diluição do custo de aquisição do veículo (amortização) ao longo de 60 meses. Isso resulta, comprovadamente, em preços unitários (R\$/km) mais baixos na licitação comparado a contratos curtos de 12 meses, onde a empresa precisa recuperar o investimento rapidamente, encarecendo a proposta;

b) A realização de um único certame para cobrir 5 anos reduz drasticamente os custos burocráticos e operacionais da Administração (mobilização de pregoeiro, equipe de apoio, publicações) em comparação à realização de cinco licitações anuais sucessivas para o mesmo objeto, além de evitar o risco de descontinuidade administrativa entre exercícios;

c) A manutenção da mesma prestadora cria vínculo de confiança e rotina entre motoristas, alunos e famílias, fator essencial de segurança no transporte de adolescentes em rodovias.

1.5. A não resolução desta demanda acarretará a interrupção abrupta do serviço em 2026, impedindo o deslocamento dos alunos para o início das aulas semanais, inviabilizando a continuidade dos estudos. Além do prejuízo pedagógico, a omissão exporia o Município a apontamentos do Tribunal de Contas (TCE/SC) por descontinuidade de serviço público essencial. A contratação é medida necessária, inadiável e estratégica. Ao facilitar a formação de técnicos agrícolas, a Administração investe na qualificação da mão de obra que atuará no setor produtivo de Papanduva, gerando renda e desenvolvimento a médio e longo prazo, configurando o supremo interesse público.

2. DEMONSTRAÇÃO DA PREVISÃO DA CONTRATAÇÃO NO PLANO DE CONTRATAÇÕES ANUAL

2.1. Não se aplica em virtude da ausência de um plano anual de contratações.

3. REQUISITOS DA CONTRATAÇÃO

3.1. Para a adequada satisfação da necessidade da Administração e cumprimento dos padrões de segurança exigidos pela legislação de trânsito, educacional e regulatória (ANTT/DETER), a contratação deverá atender rigorosamente aos seguintes requisitos mínimos, sob pena de desclassificação ou inexecução contratual:

1) REQUISITOS TÉCNICOS DA FROTA:

a) Os veículos ofertados devem estar em plena conformidade com os artigos 136 a 139 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Devem apresentar perfeitas condições de funcionamento, segurança, higiene e conservação (lataria, vidros, estofamentos e pneus).

b) Visando a segurança em rodovias e a amortização do investimento num contrato de longo prazo (60 meses), fixa-se a idade máxima dos veículos na data de apresentação em:

b.1) Até 10 (dez) anos de fabricação para Ônibus e Micro-ônibus;

b.2) Até 10 (dez) anos de fabricação para Vans, Utilitários e Veículos Leves.

A restrição fundamenta-se na fadiga de materiais e na evolução tecnológica dos itens de segurança (ABS/Controle de Estabilidade), essenciais para viagens intermunicipais. Veículos mais novos quebram menos, garantindo a continuidade do serviço.

c) Considerando a longa duração das viagens, todos os veículos deverão estar equipados com Ar-Condicionado em perfeito funcionamento e poltronas adequadas ao transporte rodoviário.

d) Considerando o regime de Internato Semanal, onde os alunos transportam malas, roupas de cama e mantimentos, os veículos devem possuir, obrigatoriamente, bagageiro externo ou compartimento de carga isolado do salão de passageiros, com capacidade volumétrica suficiente para a bagagem de todos os ocupantes.

É expressamente vedado o transporte de bagagens soltas no corredor ou sobre os bancos.

e) Identificação Visual: Pintura de faixa horizontal amarela (40cm) com o dístico "ESCOLAR", conforme normas do CONTRAN.

f) Equipamentos Obrigatórios:

f.1) Tacógrafo: Registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo, aferido pelo INMETRO;

f.2) Cintos de Segurança: Individuais para todos os passageiros, em perfeito estado;

f.3) Extintores e Limitadores: De acordo com a legislação vigente.

g) Considerando o deslocamento rodoviário, a empresa e os veículos devem possuir as devidas licenças de viagem:

g.1) Rotas Estaduais (Rio do Sul e Canoinhas): Registro e licença válida junto ao DETER/SC (Departamento de Transportes e Terminais de SC).

g.2) Rota Interestadual (Rio Negro/PR): Registro e autorização de viagem junto à ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) para transporte fretado interestadual, sob pena de apreensão do veículo em fiscalização federal.

g.3) Apresentação obrigatória de Laudo de Inspeção Veicular semestral aprovado.

3.2. Visando a eficiência do gasto público, definem-se os veículos para cada item:

a) Item 01 (Rota Rio do Sul): Veículo tipo Micro-ônibus ou Ônibus Rodoviário.
Capacidade Mínima: 26 passageiros sentados + Motorista.
Exigência: Poltronas reclináveis (Soft) e Bagageiro amplo.

b) Item 02 (Rota Rio Negro/PR): Veículo tipo Van Executiva ou Micro-ônibus.
Capacidade Mínima: 15 passageiros sentados + Motorista.
Exigência: Bagageiro traseiro estendido ou reboque (carretinha) fechado e homologado, caso o porta-malas original não comporte as malas de 15 alunos.

c) Item 03 (Rota Canoinhas): Veículo tipo Utilitário (Spin/Doblò) ou Van.
Capacidade Mínima: 07 passageiros sentados + Motorista.
Exigência: Espaço adequado para bagagens (não ocupando assentos).

3.3. REQUISITOS DE QUALIFICAÇÃO DOS CONDUTORES:

- a) CNH categoria "D" ou "E", com observação "EAR" (Exerce Atividade Remunerada);
- b) Curso Especializado para Transporte Escolar (Resolução 789/2020 CONTRAN);
- c) Inexistência de infrações graves/gravíssimas nos últimos 12 meses (Art. 138, IV do CTB);
- d) Certidão Negativa Criminal (Homicídio, Roubo, Estupro, Corrupção de Menores - Art. 329 CTB);
- e) Exame Toxicológico periódico válido;
- f) Uniforme e identificação (crachá).

3.4. REQUISITOS OPERACIONAIS E GESTÃO DE RISCOS:

- a) Plano de Contingência (SLA): Capacidade comprovada para substituição do veículo em caso de pane em até 90 (noventa) minutos.
- b) Seguros: Apólice de Seguro APP (Acidentes Pessoais de Passageiros) cobrindo despesas médicas, invalidez e morte para todos os ocupantes, além do Seguro Obrigatório.
- c) Comunicação: Canal de atendimento 24h para emergências.

3.5. SUSTENTABILIDADE:

- a) Manutenção preventiva rigorosa (controle de emissões/fumaça preta);
- b) Logística Reversa comprovada de pneus e óleos lubrificantes.

3.6. HABILITAÇÃO TÉCNICA:

- a) Atestado(s) de Capacidade Técnica comprovando a execução de serviços compatíveis (Transporte de Passageiros) em quantitativos e prazos similares, demonstrando aptidão logística.

4. ESTIMATIVAS DAS QUANTIDADES PARA A CONTRATAÇÃO

4.1. Para a presente contratação, a estimativa das quantidades foi obtida através de metodologia analítica, considerando a especificidade do regime acadêmico das instituições de destino (Colégios Agrícolas e Institutos Federais), que operam majoritariamente em sistema de internato semanal. Desta forma, a logística de transporte não é diária, mas sim concentrada em 02 (dois) movimentos pendulares completos por semana, gerando a seguinte rotina operacional:

a) Segunda-feira (Ida): Viagem de Ida (Leva os alunos de Papanduva à Escola) + Retorno do veículo à base (Vazio);

b) Sexta-feira (Volta): Viagem de Ida (Veículo vai vazio até a Escola) + Retorno com os alunos à base (Papanduva).

4.2. Para o levantamento dos quantitativos, foram analisados os documentos de controle de frequência da Secretaria de Educação e aplicado um fator de segurança técnica. A definição seguiu as seguintes premissas:

a) O cálculo considera a demanda anual baseada em 52 (cinquenta e duas) semanas de operação, projetada para o período contratual de 60 (sessenta) meses / 5 anos. A adoção do parâmetro de 52 semanas anuais (superior às 40 semanas letivas padrão) visa criar uma reserva técnica operacional (margem de segurança) para absorver:

1) Semanas de recuperação final, exames e ajustes de calendário (greves/pandemias);

2) Sábados letivos ou eventos em datas atípicas;

3) Viagens extraordinárias para busca de alunos por motivos de saúde ou suspensão imprevista das atividades;

4) Deslocamentos para estágios obrigatórios ou visitas técnicas curriculares.

b) O cálculo considera a quilometragem total rodada pelo veículo (Ciclo Completo). Justifica-se o pagamento do trajeto de retorno vazio (na segunda) e ida vazio (na sexta) pois é economicamente inviável e inseguro manter o veículo e o motorista parados no município de destino (pagando 4 diárias de hospedagem e alimentação) durante os dias letivos aguardando o retorno dos alunos. A opção pelo retorno à base em Papanduva reduz custos globais e permite a utilização do veículo para outras manutenções durante a semana.

c) Diferente do transporte escolar urbano, o regime de internato exige o transporte de malas, mochilas, roupas de cama e mantimentos dos estudantes para a semana toda. Por isso, a especificação dos veículos prioriza a capacidade de carga (bagageiro externo ou compartimento isolado), sendo vedado o transporte de carga solta no salão de passageiros (Resolução CONTRAN):

1) ITEM 01 - Rota Papanduva x Rio do Sul (IFC/Cedup):

Demanda: 20 a 25 alunos.

Veículo: Micro-ônibus ou Ônibus Rodoviário (Mínimo 26 lugares).

Justificativa: Rota longa (470km/ciclo) com serra. Exige veículo com bagageiro amplo, ar-condicionado e poltronas reclináveis para conforto e segurança na BR-470.

2) ITEM 02 - Rota Papanduva x Rio Negro/PR (Colégio Agrícola):

Demanda: 07 a 10 alunos.

Veículo: Van Executiva ou Micro-ônibus (Mínimo 15 lugares).

Justificativa: Rota Interestadual (ANTT). Exige veículo ágil, mas com espaço interno suficiente ou reboque (carretinha) fechado e homologado para as malas dos 10 alunos.

3) ITEM 03 - Rota Papanduva x Canoinhas (IFSC/Cedup):

Demanda: 03 a 05 alunos.

Veículo: Utilitário de Passageiros ou Van (Mínimo 07 lugares).

Justificativa: Demanda reduzida. Veículo leve otimiza o custo, desde que possua porta-malas suficiente para a bagagem dos estudantes.

4.3. A quantidade total estimada resulta da distância da rota (ida e volta) multiplicada por 2 frequências semanais, projetada para 52 semanas anuais e multiplicada por 5 anos de contrato:

ITEM	ITINERÁRIO	IDA E VOLTA	F/Semanal	KM/ANUAL	MARGEM (10%)	TOTAL ANUAL/KM
01	Papanduva x Rio do Sul	470 KM	02	48.880 KM	4.888 KM	53.768 KM
02	Papanduva x Rio Negro	130 KM	02	13.520 KM	1.352 KM	14.872 KM
03	Papanduva x Canoinhas	120 KM	02	12.480 KM	1.248 KM	13.728 KM
TOTAL GERAL DOS 5 ANOS				411.840 KM		

4.4. Ressalta-se que os quantitativos acima constituem estimativa de teto máximo para reserva orçamentária global. O pagamento à contratada será realizado mensalmente, estritamente com base na quilometragem efetivamente rodada e comprovada, sendo vedado o faturamento de semanas não trabalhadas (férias escolares de julho/dezembro/janeiro) ou da margem de segurança caso esta não seja utilizada.

5. LEVANTAMENTO DE MERCADO

5.1. Em cumprimento ao disposto no art. 18, §1º da Lei nº 14.133/2021, para identificar a solução mais adequada ao caso concreto, foram analisadas as alternativas disponíveis no mercado e na administração pública, considerando a comparação entre CAPEX (Investimento de Capital) e OPEX (Despesa Operacional), os custos do ciclo de vida e a eficiência logística:

a) Solução 1: Execução Direta (Frota Própria Municipal) - Consiste na aquisição de veículos novos com características rodoviárias (Ônibus e Vans Executivas) e na designação de motoristas do quadro efetivo.

1) A frota municipal atual é composta majoritariamente por veículos tipo ORE (Ônibus Rural Escolar - "Amarelinhos"), projetados para transporte diário sem bagagem. Para o regime de Internato Semanal, onde os alunos transportam malas e mantimentos, estes veículos são inadequados por não possuírem bagageiros externos. A execução direta exigiria a compra de Ônibus Rodoviários de alto custo.

2) O uso da frota própria geraria alto custo de ociosidade, pois os veículos rodariam apenas nas segundas e sextas-feiras, permanecendo parados nos demais dias úteis, enquanto geram depreciação e custos fixos de pessoal. Além disso, a burocracia para manutenção corretiva gera risco de descontinuidade do serviço.

b) Solução 2: Utilização de Transporte Coletivo Regular - Consiste na compra de passagens individuais em linhas comerciais de ônibus intermunicipal.

1) Esta solução mostrou-se inviável e insegura para o transporte de menores de idade. Diferente do fretamento, no transporte regular não há controle sobre quem viaja ao lado do estudante, expondo-os a riscos desnecessários.

2) As instituições situam-se geralmente em zonas rurais, exigindo um segundo deslocamento não coberto pela passagem da rodoviária. Ademais, as linhas comerciais possuem horários rígidos e limites de bagagem que não atendem à demanda de transporte de malas e mantimentos do regime de internato, além da incerteza de haver 25 assentos vagos no mesmo veículo em dias de pico (sexta-feira).

c) Solução 3: Terceirização de Serviços (Fretamento Contínuo) - Consiste na contratação de empresa especializada, remunerada por quilômetro rodado, sob contrato de longo prazo (5 anos).

1) O modelo transfere integralmente os riscos operacionais (quebra, sinistro, motorista doente) para o particular.

2) A opção pelo contrato de 5 anos (60 meses) permite que a empresa privada invista em veículos novos com bagageiros e ar-condicionado, diluindo o custo de aquisição ao longo do contrato, o que resulta em um preço por quilômetro mais baixo para a Administração.

3) Permite pagar apenas pelo quilômetro rodado. Nos dias em que não há viagem, não há custo para o Município.

5.2. Considerando a análise comparativa, declara-se como a opção técnica e economicamente mais vantajosa para a Administração a Solução 3. Esta escolha fundamenta-se no Princípio da Eficiência (Art. 37 da CF/88) e na racionalização do gasto público, pois:

- a) Garante veículos com bagageiros adequados para o regime de internato, algo inexistente na frota própria;
- b) A responsabilidade civil, trabalhista e mecânica é exclusiva da contratada, blindando o patrimônio público;
- c) Desonera a Secretaria de Educação da gestão complexa de oficina mecânica e logística de estrada, permitindo foco exclusivo no acompanhamento pedagógico dos alunos.

6. ESTIMATIVA DO VALOR DA CONTRATAÇÃO

6.1. Para a definição do valor de referência, adotou-se a metodologia de Pesquisa Direta com Fornecedores, em conformidade com o Art. 23, § 1º, inciso IV da Lei nº 14.133/2021. A opção pela utilização exclusiva ou preponderante de orçamentos diretos justifica-se pelos seguintes fundamentos fáticos e jurídicos:

- a) O objeto trata de rotas rodoviárias específicas de longa distância sob regime de Internato Semanal (Segunda/Sexta), exigindo veículos com bagageiros e ar-condicionado. Consultas aos Painéis de Preços Públicos (PNCP) retornaram, majoritariamente, valores de transporte escolar rural/urbano (diário e curto), tecnicamente incomparáveis com o custo operacional de viagem rodoviária, o que distorceria a estimativa para baixo e causaria risco de licitação deserta;
- b) Considerando a proximidade do início do Ano Letivo de 2026 e o encerramento do vínculo atual, a pesquisa direta mostrou-se o meio mais célere e fidedigno para captar a oscilação recente dos insumos (diesel/pneus) no mercado local, garantindo a instrução processual em tempo hábil para evitar a descontinuidade do serviço essencial;
- c) Foram obtidos o mínimo de 03 (três) orçamentos válidos de empresas do ramo, balizados rigorosamente pelas especificações técnicas do Termo de Referência (considerando a exigência de veículos rodoviários e não urbanos).

6.2. O valor total estimado resulta da multiplicação do custo unitário médio do Quilômetro (R\$/KM) obtido nas cotações pela quilometragem total estimada para o período de vigência contratual pretendido (60 meses / 5 anos).

6.3. Considerando a média saneada das cotações recebidas, chegou-se aos seguintes valores referenciais:

ITEM	ROTA	VEÍCULO	QTD. KM/ANUAL	QTD. KM/TOTAL (5 anos)	VALOR UN. R\$/KM	VALOR TOTAL (5 anos)
01	Papanduva x Rio do Sul	Micro/Ônibus	53.768 KM	268.840 KM	R\$ 13	R\$ 3.494.920,00
02	Papanduva x Rio Negro	Van/Micro	14.872 KM	74.360 KM	R\$ 12	R\$ 892.320
03	Papanduva x Canoinhas	Veículo Leve	13.728 KM	68.640 KM	R\$ 10	R\$ 686.400

6.4. De início, estima-se a contratação no valor global máximo de R\$ 5.073.640,00 (cinco milhões, setenta e três mil, seiscentos e quarenta reais).

6.5. Os valores unitários refletem as particularidades de cada item:

- a) Item 01: Custo compatível com veículo rodoviário pesado (diesel, pedágio, manutenção de freios em serra);
- b) Item 02: Custo compatível com transporte interestadual (exigências ANTT e seguro específico);
- c) Item 03: Custo compatível com veículo leve. O valor de referência cobre todos os custos diretos e indiretos (BDI, impostos, motorista, combustível, seguros e amortização da frota), não se admitindo pleitos futuros de reequilíbrio baseados em custos ordinários da atividade já precificados nesta estimativa.

7. DESCRIÇÃO DA SOLUÇÃO COMO UM TODO

7.1. Após análise comparativa das soluções de mercado e considerando a Matriz de Riscos e o custo total do Ciclo de Vida, demonstra-se como a melhor solução para atendimento ao interesse público a contratação de empresa especializada para prestação de serviços de transporte escolar, em regime de execução indireta (terceirização), sob a modelagem de contrato plurianual (5 anos).

7.2. A solução escolhida não se resume à locação de veículos, mas engloba o fornecimento de uma solução logística completa para o regime de internato semanal, compreendendo:

a) Fornecimento de Ônibus, Micro-ônibus, Vans ou Veículos Utilitários, dimensionados tecnicamente conforme a demanda específica de cada rota. Os veículos devem possuir bagageiros externos ou compartimentos de carga suficientes para o transporte das malas e mantimentos dos alunos (essencial para o regime semanal), além de ar-condicionado e poltronas adequadas para viagens de longa distância. A frota deve respeitar a idade máxima fixada, possuir sinalização escolar e equipamentos de segurança (tacógrafo, cintos) em estrita conformidade com o CTB e normas regulatórias do DETER/SC (rotas estaduais) e ANTT (rota interestadual/PR).

b) Disponibilização de motoristas profissionais, com vínculo empregatício exclusivo com a contratada, devidamente habilitados (CNH D/E + EAR) e aprovados em curso especializado para transporte escolar, responsáveis pela condução defensiva e pelo zelo da integridade física dos estudantes durante o trajeto.

c) Fornecimento integral de combustível, Arla 32, lubrificantes, pneus, peças de reposição e demais materiais de consumo, absorvendo as oscilações inflacionárias de mercado durante a vigência contratual.

d) Responsabilidade integral pela manutenção preventiva e corretiva. Em caso de pane mecânica ou sinistro, a solução inclui a obrigação de substituição imediata do veículo (carro reserva) com capacidade equivalente (inclusive para bagagens), garantindo que não haja interrupção do retorno dos alunos para casa ou para a escola.

e) Pagamento de todos os impostos, taxas de licenciamento, pedágios, seguros obrigatórios e facultativos (RCF-V e APP - Acidentes Pessoais de Passageiros), bem como a assunção integral dos encargos trabalhistas e previdenciários da equipe.

7.3. A opção por esta solução justifica-se pela transferência dos riscos operacionais ao particular especializado. Ao contratar o serviço de transporte, a Administração Municipal blinda-se contra:

a) Como a fundição de um motor ou alta súbita do diesel;

b) O custo de manter veículos e motoristas parados de terça a quinta-feira (característica do regime de internato);

c) Riscos de gestão de pessoal em viagens longas.

7.4. A solução oferece eficiência alocativa e sustentabilidade, pois:

a) A modelagem de 5 anos (60 meses) permite que a contratada dilua o custo de aquisição de veículos novos e confortáveis (com ar e bagageiro) ao longo do tempo, resultando em menor tarifa quilométrica para o Município;

b) Vincula o pagamento exclusivamente à quilometragem efetivamente rodada nos dias de viagem (segunda/sexta), eliminando custos em dias parados;

c) A contratada é responsável legal pelo descarte ambiental correto de pneus, baterias e óleos (Logística Reversa), desonerando o município de passivos ambientais futuros e custos de gestão de resíduos perigosos.

8. JUSTIFICATIVAS PARA O PARCELAMENTO OU NÃO DA CONTRATAÇÃO

8.1. Em estrita consonância com a regra estabelecida no Art. 47, inciso II da Lei nº 14.133/2021 e em atendimento à Súmula nº 247 do Tribunal de Contas da União (TCU), definiu-se pelo PARCELAMENTO do objeto da licitação. A adjudicação será realizada por ITENS INDEPENDENTES (divisão por rotas), permitindo que licitantes distintos vençam cada um dos itens disputados.

8.2. A divisão da licitação em 03 (três) itens distintos fundamenta-se nos seguintes aspectos:

a) As rotas possuem demandas de passageiros significativamente discrepantes, exigindo veículos de categorias distintas:

Item 01: Ônibus Rodoviário (Grande porte/Pesado);

Item 02: Van Executiva/Micro (Médio porte);

Item 03: Veículo Leve/Utilitário (Pequeno porte). O parcelamento permite a cotação específica para cada tipologia. O agrupamento em Lote Único obrigaria a Administração a pagar um preço médio elevado ou restringiria a competição apenas a grandes empresas que possuem frota diversificada, eliminando transportadores locais eficientes que possuem apenas vans, por exemplo.

b) Há uma barreira regulatória intransponível que impede o agrupamento. As Rotas de Rio do Sul e Canoinhas são intermunicipais (dentro de SC), exigindo licença do DETER/SC. A Rota de Rio Negro cruza a divisa estadual (Paraná), configurando transporte interestadual, o que exige licença da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres). Agrupar estas rotas em um lote único seria restritivo e ilegal, pois impediria a participação de empresas catarinenses que possuem apenas licença estadual (DETER) de disputar as rotas locais, ferindo a competitividade.

c) A pulverização do contrato em itens independentes mitiga o risco de descontinuidade do serviço público. Caso ocorra falha na execução, falência ou rescisão contratual com a empresa vencedora de uma rota (ex: Item 03), o problema fica isolado naquele item, sem prejudicar o funcionamento das demais linhas que estejam operando regularmente com outras empresas. Isso facilita a gestão de crises e a substituição emergencial.

8.3. Ressalta-se, contudo, que cada Item (Rota) é técnica e operacionalmente indivisível. Não se admite o fracionamento da execução de uma mesma viagem (ciclo semanal) entre empresas diferentes. A unidade de responsabilidade sobre a integridade física dos estudantes e a custódia de suas bagagens exige que a mesma empresa que realiza o transporte de ida (segunda-feira) seja responsável pelo retorno (sexta-feira). Isso garante a segurança dos alunos e a responsabilidade civil objetiva sobre os pertences transportados durante todo o trajeto.

9. DEMONSTRATIVO DOS RESULTADOS PRETENDIDOS

9.1. O resultado primordial pretendido é a garantia do pleno acesso e permanência escolar. Com a presente contratação, busca-se zerar o índice de evasão escolar motivada por dificuldade logística. Ao viabilizar o transporte em regime de internato semanal para instituições de referência (IFC, IFSC, Colégios Agrícolas), o Município democratiza o acesso ao ensino técnico, permitindo que jovens de Papanduva obtenham qualificação profissional de alta qualidade.

a) A formação de técnicos agrícolas e industriais gerará mão de obra qualificada que, em médio prazo, retornará ao município agregando valor ao setor produtivo local (agronegócio), criando um ciclo virtuoso de desenvolvimento econômico e fixação do jovem no campo.

9.2. Busca-se o melhor aproveitamento dos recursos humanos disponíveis. A terceirização da atividade-meio permite a racionalização da força de trabalho:

a) Evita-se a sobrecarga dos motoristas efetivos com viagens longas (300km) e exaustivas, permitindo que estes servidores permaneçam focados exclusivamente no transporte escolar interno (rotas rurais e urbanas do ensino fundamental), onde sua presença é insubstituível;

b) Libera a Secretaria de Educação da gestão complexa de manutenção de veículos rodoviários, compra de peças e burocracia de viagens interestaduais (ANTT), permitindo que a gestão foque na qualidade do ensino e no acompanhamento pedagógico.

9.3. A contratação visa a transformação de custos fixos e imprevisíveis em custos variáveis e controláveis.

a) Ao optar pelo fretamento, a Administração evita a imobilização de capital público na aquisição de frota pesada (que sofre rápida depreciação) e blinda o erário contra custos extraordinários decorrentes de sinistros, fundição de motores ou manutenções corretivas de alto valor em rodovias distantes;

b) A modelagem contratual de 5 anos (60 meses) permite a diluição dos custos de investimento da contratada, resultando em tarifas quilométricas menores (modicidade) e garantindo estabilidade orçamentária para o Município.

9.4. Pretende-se elevar o padrão de segurança viária e conforto dos estudantes.

a) A exigência de veículos com bagageiros externos elimina o risco do transporte irregular de malas no salão de passageiros, garantindo a integridade física dos alunos em caso de frenagem brusca ou tombamento;

b) A exigência contratual de veículos com idade limitada e rigorosa inspeção (DETER/ANTT) garante que os estudantes sejam transportados em veículos com tecnologias de segurança ativas (ABS/Estabilidade) e motores menos poluentes (PROCONVE), assegurando uma operação sustentável e segura.

10. PROVIDÊNCIAS A SEREM ADOTADAS PELA ADMINISTRAÇÃO PREVIAMENTE À CELEBRAÇÃO DO CONTRATO

10.1. A Secretaria de Educação declara possuir em seu quadro funcional servidores efetivos detentores de qualificação técnica e conhecimento acerca da malha viária e da logística estudantil. Estes servidores serão designados formalmente antes da celebração do contrato, respeitando o princípio da Segregação de Funções (Art. 117 da Lei nº 14.133/2021), dividindo-se as atribuições entre:

- a) Gestor do Contrato: Responsável pela administração, prazos de vigência, reajustes e controle do saldo do empenho;
- b) Fiscal: Responsável pela vistoria física dos veículos, conferência de bagageiros, tacógrafos e medição da quilometragem efetiva.

10.2. Não há a necessidade de contratações prévias de outros bens ou serviços. Trata-se de solução logística autônoma e completa (veículo + motorista + insumos), cuja execução independe de fornecimentos acessórios.

10.3. Para garantir o início da execução no ano letivo de 2026 sem intercorrências, a Administração adotará as seguintes medidas preparatórias:

- a) Finalização da lista oficial de estudantes matriculados em regime de internato e aptos ao benefício, com os respectivos endereços e contatos de emergência;
- b) Definição georreferenciada dos pontos de embarque/desembarque seguros dentro do perímetro urbano de Papanduva, considerando o espaço necessário para o estacionamento de ônibus rodoviário e o manuseio de bagagens (carga e descarga de malas) sem obstruir o trânsito;
- c) Antes da emissão da Ordem de Início, a Secretaria de Educação realizará vistoria física nos veículos indicados pela vencedora para comprovar o atendimento aos requisitos de capacidade de bagageiro, funcionamento do ar-condicionado e regularidade das licenças (ANTT/DETER). Veículos reprovados não serão autorizados a operar.
- d) Emissão da Nota de Reserva Orçamentária para o exercício corrente e verificação da compatibilidade da despesa continuada (5 anos) com o Plano Plurianual (PPA) e a Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO), garantindo lastro financeiro para a celebração do contrato de longo prazo.

11. CONTRATAÇÕES CORRELATAS E/OU INTERDEPENDENTES

11.1. Declara-se que não há contratações correlatas e/ou interdependentes a serem realizadas. O objeto licitado foi modelado como uma "Solução Logística Integral", englobando o fornecimento do veículo, mão de obra (motorista), insumos (combustível/pneus), manutenção e seguros. Portanto, a execução do contrato é autossuficiente e não depende de licitações acessórias ou fornecimentos de terceiros para atingir sua finalidade pública imediata.

11.2. Em cumprimento ao dever de análise de alternativas, ponderou-se a possibilidade de utilização de Atas de Registro de Preços vigentes em Consórcios Públicos da região (ex: CINCATARINA/CIMPLAN). Contudo, optou-se pela realização de procedimento licitatório próprio (exclusivo) devido aos seguintes fatores técnicos de risco e especificidade:

a) As Atas de Consórcios geralmente licitam itens genéricos de "Quilômetro Rodado" utilizando veículos padrão (tipo Urbano ou Rodoviário Simples). No caso em tela, o Regime de Internato Semanal exige veículos com especificações não usuais: bagageiros externos amplos para transporte de malas/mantimentos e ar-condicionado para viagens longas. A adesão a uma Ata genérica traria o risco de a empresa detentora fornecer um ônibus sem compartimento de carga, inviabilizando tecnicamente o transporte dos pertences dos alunos.

b) A rota do Item 02 (Rio Negro) é interestadual, exigindo autorização específica da ANTT. A maioria das Atas de Registro de Preços regionais contempla apenas o transporte intermunicipal (DETER), o que deixaria o Município descoberto legalmente ou exigiria adaptações contratuais complexas e inseguras.

c) A modelagem de contrato de 5 anos (60 meses) exige uma precificação específica que contemple a amortização da frota nova. Atas de RP possuem vigência de 12 meses. Licitar especificamente as rotas mapeadas permite que o mercado precifique o custo real do trecho (considerando as condições da BR-116, serras, pedágios) e ofereça um desconto maior pela garantia de contrato longo, obtendo-se um valor mais vantajoso que o preço médio genérico de uma Ata estadual.

d) A licitação exclusiva permite estabelecer cláusulas de fiscalização rigorosas e adaptadas à realidade local, garantindo maior poder de sanção direta, sem a necessidade de triangularização administrativa com o Consórcio gerenciador da Ata.

12. DESCRIÇÃO DE POSSÍVEIS IMPACTOS AMBIENTAIS E RESPECTIVAS MEDIDAS MITIGADORAS

12.1. Em cumprimento ao Art. 18, §1º, inciso XI da Lei nº 14.133/2021, reconhece-se que a execução do objeto (transporte rodoviário com motores a combustão diesel) gera impactos ambientais diretos, consubstanciados na emissão de gases de efeito estufa (CO², NO_x), material particulado e poluição sonora. Contudo, tais impactos são inerentes à atividade de transporte e essenciais à prestação do serviço público.

12.2. Para mitigar os impactos identificados e atender ao princípio do desenvolvimento nacional sustentável, a contratação impõe as seguintes obrigações e diretrizes à futura contratada:

a) A contratada deverá utilizar veículos que atendam aos limites de emissão estabelecidos pelo CONAMA (PROCONVE P7/P8).

A vigência de 5 anos incentiva a alocação de veículos mais novos. Para veículos compatíveis, é obrigatória a utilização correta do agente redutor líquido (Arla 32) no sistema catalítico, visando a neutralização química dos Óxidos de Nitrogênio (NOx). A Administração poderá exigir, periodicamente ou em caso de dúvida fundada (fumaça visível), a apresentação de Laudo de Opacidade (Teste de Fumaça Preta).

b) Exigência de plano rigoroso de manutenção da frota (calibragem de pneus, troca de filtros de ar/combustível e regulagem de bicos injetores). Veículos com manutenção em dia consomem menos combustível fóssil por quilômetro rodado, resultando em menor pegada de carbono para a operação.

c) É de responsabilidade integral e exclusiva da contratada a destinação final ambientalmente adequada dos resíduos perigosos gerados na manutenção da frota, tais como: pneus inservíveis, baterias chumbo-ácido, óleos lubrificantes usados e filtros contaminados. A empresa deve comprovar a aplicação da Logística Reversa, eximindo a Administração Pública Municipal de qualquer passivo ambiental solidário decorrente do descarte irregular destes materiais em aterros comuns ou vias públicas.

d) Os veículos devem possuir sistema de exaustão (escapamento e silencioso) em perfeitas condições, respeitando os limites de decibéis permitidos pela legislação de trânsito, minimizando a poluição sonora no perímetro urbano e garantindo a saúde auditiva dos estudantes.

e) A lavagem e limpeza externa dos veículos deverão ser realizadas em locais apropriados (com caixa separadora de água e óleo - CSAO), sendo expressamente vedada a lavagem dos ônibus em vias públicas, rios ou locais que permitam o escoamento de resíduos oleosos e detergentes diretamente para a rede pluvial ou solo.

13. ANÁLISE DE RISCOS

13.1. Em cumprimento ao art. 18, inciso X da Lei nº 14.133/2021, procedeu-se ao mapeamento dos riscos que possam comprometer o sucesso da licitação e a boa execução contratual durante a vigência de 60 meses, bem como a definição das respectivas medidas de tratamento:

13.1.1.	RISCO	A:	OPERACIONAL	E	REGULATÓRIO
Evento:	Interrupção da viagem por falha mecânica ou apreensão do veículo por órgãos de fiscalização				(PRF/ANTT).
Causas:	Frota obsoleta, manutenção precária ou falta de autorização de viagem interestadual (Rota Rio Negro/PR).				
Consequências:	Alunos retidos na estrada, perda de aulas, transtorno às famílias e exposição negativa na mídia.				
Classificação:	Probabilidade	MÉDIA	/	Impacto	ALTO = Risco
Medidas	de			Tratamento	ALTO. (Mitigar):
a)	Exigência	de	veículos	com	no máximo 10/15 anos;

b) Obrigação contratual de substituição do veículo em até 90 (noventa) minutos;
c) A Fiscalização deve exigir a apresentação da Licença de Viagem (Monitriip/ANTT e DETER) antes de autorizar o início da execução, evitando apreensões.

13.1.2. RISCO B: TRABALHISTA E PREVIDENCIÁRIO
Evento: Inadimplência da contratada quanto às obrigações trabalhistas dos motoristas ou passivos ocultos.

Causas: Má gestão financeira da empresa em contrato de longo prazo.

Consequências: Responsabilização subsidiária da Administração (Súmula 331/TST).

Classificação: Probabilidade MÉDIA / Impacto MÉDIO = Risco MÉDIO.

Medidas de Tratamento (Transferir/Evitar):

a) Vinculação do pagamento mensal à apresentação das certidões (FGTS, CNDT, INSS) e folha de pagamento;

b) Exigência de Garantia de Execução (5% do valor total) válida por todo o período, renovável anualmente;

c) Previsão de retenção cautelar de pagamentos (Art. 121, Lei 14.133/21) em caso de indícios de insolvência.

13.1.3. RISCO C: ECONÔMICO E FINANCEIRO (LONGO PRAZO)

Evento: Desequilíbrio econômico-financeiro ou abandono do contrato.

Causas: Oscilação abrupta no preço do Diesel, inflação acumulada em 5 anos ou propostas inexequíveis.

Consequências: Interrupção do serviço e necessidade de contratação emergencial mais onerosa.

Classificação: Probabilidade BAIXA / Impacto ALTO = Risco MÉDIO.

Medidas de Tratamento (Mitigar):

a) Desclassificação rigorosa de propostas que não cubram os custos operacionais básicos;

b) Previsão clara de cláusula de Reajuste Anual (data-base) por índice oficial setorial (ex: INPC ou Índice de Transportes), garantindo a manutenção do poder de compra da contratada ao longo dos 60 meses.

13.1.4. RISCO D: SEGURANÇA VIÁRIA E DE CARGAS

Evento: Acidentes de trânsito com danos físicos aos estudantes.

Causas: Imprudência, falha de freios ou projeção de bagagens soltas no interior do veículo (efeito chicote).

Consequências: Lesões graves ou óbito de estudantes e responsabilidade civil objetiva do Estado.

Classificação: Probabilidade BAIXA / Impacto MUITO ALTO = Risco ALTO.

Medidas de Tratamento:

a) Exigência de apólice de Responsabilidade Civil (RCF-V) e APP (Acidentes Pessoais) com cobertura ampla;

b) Exigência técnica de veículos com compartimento de carga isolado, eliminando o risco de malas soltas no salão;

c) Exigência de motoristas com curso especializado (Resolução 789/20 CONTRAN) e CNH categoria D/E.

14. POSICIONAMENTO CONCLUSIVO SOBRE A ADEQUAÇÃO DA CONTRATAÇÃO PARA O ATENDIMENTO DA NECESSIDADE A QUE SE DESTINA

14.1. Diante de todo o exposto, considerando a análise técnica, jurídica e mercadológica desenvolvida nos tópicos anteriores, esta Equipe de Planejamento declara **TÉCNICA E ECONOMICAMENTE VIÁVEL** a contratação de empresa especializada para a prestação de serviços de transporte escolar intermunicipal, sob regime de fretamento contínuo plurianual (60 meses). A solução visa garantir o deslocamento semanal (regime de internato) dos estudantes de Papanduva para as instituições de ensino em Rio do Sul, Rio Negro e Canoinhas.

14.2. A conclusão pela viabilidade e vantajosidade fundamenta-se nos seguintes pilares estratégicos:

a) Restou comprovado que a frota própria municipal é tecnicamente inadequada para o Regime de Internato Semanal, devido à ausência de bagageiros para transporte seguro de malas e mantimentos. A terceirização garante o acesso imediato a veículos rodoviários com capacidade de carga e conforto (ar-condicionado) exigidos pela legislação.

b) A modelagem de contrato com vigência de 5 (cinco) anos demonstrou-se superior aos contratos anuais, pois permite a diluição dos custos de investimento da contratada (amortização da frota), resultando em tarifas quilométricas menores e assegurando estabilidade ao serviço público.

c) Foram mapeados os riscos críticos, especialmente quanto à necessidade de autorização federal (ANTT) para a rota interestadual e a gestão de seguros, definindo-se medidas de tratamento que blindam a Administração contra apreensões de veículos ou responsabilidade civil solidária.

14.3. Desta forma, aprovo o presente Estudo Técnico Preliminar e encaminho os autos para a elaboração do Termo de Referência e do Edital, certificando que a solução descrita atende rigorosamente aos requisitos da Lei nº 14.133/2021 e aos princípios da Eficiência, da Economicidade e do Interesse Público.

Papanduva, 05 de janeiro de 2026.

Ethan Faccioli

Chefe dos Serviços Administrativos