



Prefeitura de Goiânia
Secretaria Municipal de Educação
Gerência de Compras, Contratos e Convênios

DESPACHO Nº 1818/2026

Assunto: Resposta ao pedido de impugnação EMPRESA MAAS.SERVIÇOS

Quanto à análise dos itens:

DA REGULARIDADE DA COMPOSIÇÃO DE CUSTOS E DA EXEQUIBILIDADE DO OBJETO

A fundamentação dos custos da presente contratação observa estritamente o princípio da economicidade e a realidade fática da execução dos serviços de transporte escolar. Quanto à insurgência sobre a Convenção Coletiva de Trabalho (CCT), esclarece-se que a Administração utilizou o instrumento normativo vigente e registrado à época da elaboração da planilha de custos na fase preparatória, em estrita observância ao princípio da vinculação ao instrumento convocatório e à atualidade dos dados oficiais. Eventuais reajustes supervenientes à consolidação do orçamento estimativo serão objeto de análise em sede de reequilíbrio econômico-financeiro ou repactuação, conforme o caso, não maculando a validade da pesquisa de preços inicial.

No que tange à suposta omissão de custos para eventos extraordinários, como reposição de aulas ou viagens suplementares, reitera-se que o modelo de remuneração adotado é o de pagamento por quilômetro rodado. Tal metodologia assegura que a contratada seja remunerada efetivamente pelo serviço executado, sendo que o Termo de Referência é taxativo ao delimitar o objeto ao transporte de alunos entre a residência e a instituição educacional nos dias letivos. Inexistindo previsão para excursões ou viagens de outra natureza, não há que se falar em inclusão de tais custos na planilha, sob pena de enriquecimento sem causa do particular e subdimensionamento artificial do preço público.

Acerca da ausência de previsão de custos para períodos de paralisação ou greve, a Administração pontua que a estimativa contratual baseia-se no cumprimento do calendário letivo. Em situações de greve, a reposição das aulas garante a manutenção da quilometragem total estimada para o período, preservando a equação financeira do contrato sem a necessidade de provisionamento de custos ociosos. Ademais, por se tratar de prestação de serviço por demanda de quilometragem e não por disponibilidade exclusiva de mão de obra em regime de dedicação exclusiva, os riscos operacionais relativos aos encargos fixos em períodos sem prestação de serviço devem ser absorvidos pela estrutura empresarial da licitante, conforme a margem de lucro e despesas indiretas (BDI) apresentadas.

Por fim, quanto à exigência de disponibilização de mão de obra e veículos no prazo de 48 horas, esclarece-se que tal comando refere-se à capacidade operacional de reorganização e ajuste de rotas já existentes, visando a continuidade do serviço público essencial. Esta exigência guarda proporcionalidade com a natureza do serviço e não se confunde com o prazo de mobilização inicial da estrutura, sendo indispensável para que a Secretaria Municipal de Educação possa responder tempestivamente a demandas de alteração de itinerários. Assim, a composição de preços reflete a justa remuneração do mercado, garantindo a ampla competitividade e a seleção da proposta mais vantajosa para a Administração Pública.

DA HIGIDEZ DA COMPOSIÇÃO DE CUSTOS E DAS ESPECIFICAÇÕES DA FROTA

A insurgência quanto aos custos de aquisição e depreciação dos veículos não prospera, uma vez que a planilha de custos da Administração foi consolidada com base em parâmetros técnicos e pesquisas de mercado que refletem a realidade da economia de escala e as especificidades do transporte escolar. O valor de aquisição adotado no orçamento estimativo guarda conformidade com as bases de dados oficiais utilizadas na fase preparatória, sendo certo que a depreciação foi calculada de forma linear e proporcional à vida útil prevista para o objeto, que é de 4 (quatro) anos, conforme diretrizes do Termo de Referência. Portanto, o montante de depreciação anual indicado na planilha não configura erro metodológico, mas sim a aplicação técnica do rateio do valor residual do bem ao longo do período de execução contratual pretendido.

Quanto à alegação de "custo improdutivo" durante férias e recessos escolares, reitera-se que a modelagem da contratação prevê o pagamento por quilometragem efetivamente rodada. Nesse sistema, os custos fixos

e operacionais devem ser diluídos na proposta da licitante dentro do valor do quilômetro, não cabendo à Administração remunerar veículos parados ou períodos sem prestação de serviço. Tal entendimento alinha-se ao princípio da eficiência e evita o pagamento por serviços não executados, cabendo ao particular, em sua estratégia comercial e composição de BDI, prever a manutenção de sua estrutura nos períodos de baixa demanda, conforme a natureza do risco empresarial inerente ao setor de transportes.

No que tange à frota reserva e às obrigações operacionais, o edital é hialino ao estabelecer que a contratada deve garantir a continuidade do serviço sem prejuízos à Administração. A exigência de veículos adicionais com características similares aos da frota principal visa assegurar o princípio da continuidade do serviço público, sendo responsabilidade exclusiva da contratada a gestão de seus ativos para atender aos chamados de substituição ou reforço. Não há inviabilidade técnica, mas sim uma exigência de qualificação operacional mínima para suportar as contingências comuns ao transporte de passageiros, garantindo a segurança dos usuários.

Por fim, não subsiste a alegada divergência entre o Estudo Técnico Preliminar (ETP) e o Edital quanto à idade da frota. O item 9.1 do Termo de Referência, que é o documento regente da execução, estabelece de forma clara o limite de até 15 (quinze) anos de fabricação para os veículos. Eventuais interpretações gramaticais isoladas não se sobrepõem à norma expressa do edital, que garante a isonomia e a segurança jurídica ao fixar um critério objetivo e temporal para a aceitabilidade dos veículos. Assim, a Administração mantém os termos do certame, por entender que o orçamento é exequível e as regras editalícias são suficientes para a seleção da proposta mais vantajosa, em estrita observância à Lei nº 14.133/2021.

DA HIGIEZ DA COMPOSIÇÃO DO BDI, REGULARIDADE TRIBUTÁRIA E DEFINIÇÃO DOS CRITÉRIOS DE HABILITAÇÃO

A estrutura do BDI (Benefícios e Despesas Indiretas) adotada pela Administração foi delineada para refletir a cobertura das despesas indiretas padrão para o setor de transporte escolar, em estrita observância ao princípio da seleção da proposta mais vantajosa. Os elementos citados como omissos — custos financeiros e garantias — são componentes que integram a discricionariedade técnica do planejamento, sendo que a sua não discriminação nominal na planilha estimativa não impede que os licitantes os incluam em suas propostas particulares, conforme sua própria estrutura de custos e eficiência operacional. A jurisprudência do TCU (Acórdão 2622/2013-Plenário) estabelece que o BDI da Administração é uma referência, cabendo ao particular demonstrar sua exequibilidade dentro dos limites de mercado.

No que tange à alíquota tributária de 6% e à metodologia de cálculo, esclarece-se que o orçamento estimativo utiliza parâmetros médios para garantir a ampla competitividade. A adoção de alíquotas iniciais de regimes simplificados visa não restringir a participação de empresas de menor porte (ME/EPP), sendo que o cálculo sobre o custo é uma simplificação metodológica usual na fase interna para balizar o preço máximo. Conforme a Lei nº 14.133/2021, a responsabilidade pela correta indicação dos tributos e pela demonstração da exequibilidade final é da licitante, que deverá ajustar sua proposta ao seu regime tributário específico, desde que o valor global não ultrapasse o teto estabelecido pelo órgão.

Quanto à alegada incompatibilidade de horários, a previsão de atendimento em regime de disponibilidade refere-se ao canal de comunicação e suporte operacional entre a contratada e a Secretaria, e não à execução física das rotas de transporte. Esta exigência é indispensável para a gestão de crises, acidentes ou alterações emergenciais de itinerários, garantindo a continuidade do serviço público essencial. No que concerne à ausência de itens do ETP no Edital, como o "meio de comunicação", ressalta-se que o Edital e o Termo de Referência são os instrumentos que consolidam as obrigações contratuais definitivas, sendo que a Administração optou por simplificar as exigências acessórias para reduzir custos burocráticos, sem prejuízo à qualidade da execução.

Por fim, a definição de "complexidade tecnológica e operacional equivalente" para fins de qualificação técnica (Art. 67 da Lei nº 14.133/2021) deve ser interpretada à luz da natureza do serviço: transporte de passageiros. A Administração entende que a comprovação de aptidão em serviços de transporte de pessoas já supre o requisito de similaridade, não sendo necessário o detalhamento exaustivo de tecnologias específicas para não restringir indevidamente a competitividade. A ausência de um número mínimo de veículos como cláusula de barreira, salvo quando estritamente indispensável, alinha-se ao entendimento de que a capacidade técnica deve focar na experiência gerencial e operacional, e não apenas no patrimônio ou frota atual da licitante, prestigiando o julgamento objetivo e a ampliação do certame.

No que tange à insistência da impugnante em reapresentar os mesmos argumentos técnicos e jurídicos — especificamente sobre a natureza da mão de obra e a composição de custos dos veículos ORE 1 (4x4) —, é imperativo destacar que a Administração Pública, pautada pelo Princípio da Impessoalidade e da Eficiência (art. 5º da Lei nº 14.133/2021). A estratégia de impugnações sucessivas sem a apresentação de fatos novos ou provas documentais supervenientes configura-se como tentativa de protelar o certame, o que afronta o Princípio da Continuidade do Serviço Público, especialmente em se tratando de serviço essencial que não pode ser interrompido como é o transporte escolar rural.

Ademais, a reiteração ad infinitum de questionamentos sobre a Convenção Coletiva de Trabalho (CCT) e os valores de mercado para veículos 4x4 ignora que o orçamento foi consolidado com base em dados vigentes e oficiais à época da fase preparatória. A estabilidade do edital é condição necessária para a segurança jurídica dos demais licitantes. Alterar o instrumento convocatório a cada insurgência individual sem fundamento legal robusto feriria o

Princípio da Isonomia e a Seleção da Proposta mais Vantajosa, retardando indevidamente a contratação e colocando em risco o calendário letivo municipal.

Dessa forma, a Administração ratifica que não houve qualquer omissão ou erro nas respostas anteriores. A análise técnica permanece íntegra: o objeto não é de dedicação exclusiva de mão de obra, os preços estão em conformidade com o mercado para as especificações exigidas e a planilha de custos respeita as normas vigentes. Por todo o exposto, decide-se pelo **INDEFERIMENTO DEFINITIVO** das alegações reiteradas, mantendo-se o certame em seus exatos termos e alertando que a insistência em teses já vencidas pode ser interpretada como tentativa de embaraço ao processo licitatório.

Ante ao exposto, encaminhem-se os autos à Secretaria Geral/SECGER/SME para posterior envio à DIRCOMP/GERPRE da SEMAD, para conhecimento e providências subsequentes.

Goiânia, data da última assinatura eletrônica.



Documento assinado eletronicamente por **Simone Kozlowski Mendonça, Profissional de Educação II**, em 15/04/2026, às 11:38, conforme art. 1º, III, "b", da Lei 11.419/2006.



Documento assinado eletronicamente por **Marco Túlio Esteves Silva, Gerente de Compras, Contratos e Convênios**, em 15/04/2026, às 11:38, conforme art. 1º, III, "b", da Lei 11.419/2006.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site <https://www.goiania.go.gov.br/sei> informando o código verificador **9927869** e o código CRC **00BEFAA5**.

Avenida do Cerrado, nº 999, Bloco C, 1º andar, Paço Municipal -
- Bairro Park Lozandes
CEP 74884-900 Goiânia-GO

Referência: Processo Nº 24.24.000039811-2

SEI Nº 9927869v1