

FNDE-MEC-FUNDO NAC.DE DESENV.DA EDUCACAO/DF

Estudo Técnico Preliminar 7/2026

1. Informações Básicas

Número do processo: 23034.002317/2025-55

2. Descrição da necessidade

IDENTIFICAÇÃO DO PROBLEMA E DESCRIÇÃO DA REAL NECESSIDADE DA COMPRA

O Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE) é uma autarquia federal vinculada ao Ministério da Educação (MEC), cuja atuação é essencial para a implementação de políticas educacionais e a distribuição de recursos financeiros, contribuindo para o desenvolvimento da educação em todo o território nacional.

O Programa Caminho da Escola, criado pela Resolução/FNDE/CD nº 03, de 28 de março de 2007, e regulamentado pelo Decreto nº 6.768, de 10 de fevereiro de 2009, tem como objetivo garantir o acesso dos estudantes da educação básica a uma educação de qualidade, por meio de transporte escolar seguro e adequado. A iniciativa disponibiliza suporte técnico e financeiro para a aquisição de veículos e equipamentos destinados ao transporte de estudantes, especialmente aqueles que vivem em áreas rurais, ribeirinhas ou de difícil acesso. Entre os meios de transporte contemplados pelo programa estão ônibus, lanchas, barcos, bicicletas, triciclos e embarcações escolares.

A aquisição de ônibus escolares pelos entes federados, com apoio técnico e financeiro do FNDE por meio do Registro de Preços Nacional (RPN), busca suprir uma necessidade estratégica: ampliar e aprimorar o acesso à educação para estudantes que residem em localidades remotas. O transporte escolar seguro e eficiente reduz a evasão escolar, melhora o desempenho acadêmico e contribui para a inclusão educacional de crianças e adolescentes em situação de vulnerabilidade geográfica.

Estudo do Centro de Formação de Recursos Humanos em Transportes (CEFTRU), da Universidade de Brasília (UnB), em 2008, intitulado Diagnóstico do Transporte Escolar Rural (CEFTRU; FNDE. Diagnóstico do Transporte Escolar Rural – Volume I. Centro de Formação de Recursos Humanos, 2008), já apontava a precariedade da infraestrutura de transporte em muitas regiões e a urgência de investimentos governamentais.

Além da demanda identificada no estudo do CEFTRU o Censo Escolar de 2023 indicou que 9.054.499 alunos utilizam o transporte escolar público, representando 24% das matrículas da rede pública de educação básica. Desse total, aproximadamente 4,66 milhões de estudantes residem em áreas rurais, dependendo exclusivamente do transporte escolar gratuito para frequentar a escola.

Segundo avaliação da Universidade Federal de Goiás (UFG), apenas 17,6% dos veículos rodoviários e 4,5% dos veículos aquaviários necessários foram adquiridos até 2019, demonstrando um grande déficit. Os gestores relataram que o número de veículos atualmente disponibilizados ainda está aquém das necessidades locais, e que a aquisição direta por prefeituras é dificultada por limitações orçamentárias e operacionais. Além disso, a taxa de evasão escolar no ensino médio permanece alta: 5,9% em áreas urbanas e rurais, conforme dados do Censo Escolar e da PNAD Contínua de 2023.

Nesse cenário, o Registro de Preços Nacional (RPN) consolida-se como uma solução estratégica ao proporcionar economia de escala, padronização dos modelos de veículos e maior eficiência logística. A elevada adesão observada no Pregão Eletrônico nº 06/2023, especialmente para aquisições com recursos próprios dos entes federados, evidencia o papel relevante do FNDE como prestador de assistência técnica e articulador de políticas públicas de transporte escolar. Considerando-se que as atas vigentes expiram em dezembro de 2025, reforça-se a necessidade de iniciar um novo processo licitatório de forma tempestiva.

Além disso, o transporte escolar acessível está diretamente alinhado às metas do Plano Nacional de Educação (PNE 2014–2024), cuja vigência foi prorrogada até 31 de dezembro de 2025. Dentre as estratégias destacam-se a 4.6, a 7.13 e a 7.17, que tratam da promoção da acessibilidade, da renovação da frota e da oferta de atendimento suplementar aos estudantes da educação básica. O novo RPN também se insere nas ações previstas no Plano Estratégico de Compras Nacionais para a Educação – PECNE (2023–2027), conforme a Portaria FNDE nº 1.132/2024, e no Plano Anual de Compras Nacionais para a Educação de 2025, conforme a Portaria FNDE nº 1.131/2024, reafirmando o compromisso institucional com a universalização do acesso e a equidade educacional.

Tal compromisso encontra respaldo jurídico e constitucional: a Constituição Federal (art. 208, VII) e a Lei de Diretrizes e Bases da Educação (arts. 8º e 9º) estabelecem como dever da União prestar assistência técnica e financeira aos entes federativos, de forma a garantir a igualdade de oportunidades e o acesso ao ensino. Nessa perspectiva, o FNDE atua como entidade executora da política pública de transporte escolar, implementada por meio do Programa Caminho da Escola.

Diante desse contexto, a implementação do novo RPN para aquisição de ônibus escolares acessíveis viabiliza o acesso de estados, Distrito Federal e municípios a veículos modernos, seguros e adaptados às realidades regionais, promovendo a melhoria da qualidade do transporte escolar e, por consequência, fortalecendo a educação pública no Brasil.

Considerando as especificidades do transporte escolar acessível, os modelos de ônibus a serem licitados demandam adaptações estruturais e funcionais, como a instalação de plataformas elevatórias, reconfiguração do espaço interno e adequações de acessibilidade. Em razão dessas modificações, os veículos a serem contratados são classificados como protótipos, sendo veículos modificados, conforme o entendimento técnico e legal vigente.

A aquisição de ônibus escolares acessíveis pelo Programa Caminho da Escola pode ser realizada pelos entes federativos – estados, municípios e o Distrito Federal – por meio de três modalidades distintas:

Com recursos próprios destinados à educação, mediante adesão à ata de registro de preços pelo Sistema Informativo de Gerenciamento de Adesão a Registro de Preços (Sigarp);

Com assistência financeira do FNDE, viabilizada por meio do Sistema Integrado de Monitoramento, Execução e Controle do Ministério da Educação (SIMEC), no âmbito do Plano de Ações Articuladas (PAR). Nessa modalidade, ao validar o termo de compromisso no SIMEC, a adesão à ata de registro de preços é automaticamente enviada para o Sigarp. O ente federativo deve acompanhar a aprovação no sistema, que subsidiará a assinatura do contrato com a empresa fornecedora;

Com financiamento junto a instituições financeiras, hipótese em que o ente federativo só deve formalizar a adesão à ata por meio do Sigarp após a aprovação do financiamento pela respectiva instituição.

Ainda, há que se considerar o Convênio ICMS nº 53, de 16 de maio de 2007, celebrado pelo Conselho Nacional de Política Fazendária (CONFAZ) durante a 104ª reunião extraordinária, cuja redação foi recentemente alterada pelo convênio ICMS nº 129/2025. Esse instrumento instituiu isenção do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação (ICMS) nas operações envolvendo ônibus, micro-ônibus e embarcações destinados ao transporte escolar, adquiridos por Estados, Distrito Federal e Municípios, no âmbito do Programa Caminho da Escola, executado pelo FNDE.

A medida objetivava desonerar as aquisições governamentais voltadas ao transporte de estudantes da rede pública, promovendo maior eficiência na aplicação de recursos públicos e facilitando o acesso à educação básica em áreas rurais, ribeirinhas e de difícil acesso.

A isenção prevista no Convênio ICMS nº 53/2007 aplica-se exclusivamente às operações que também estejam contempladas com isenção ou alíquota zero dos seguintes tributos federais: Imposto de Importação (II), Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), PIS/PASEP e COFINS, conforme dispõe o §1º da cláusula primeira do próprio convênio. Ademais, o § 2º da mesma cláusula condiciona a fruição do benefício às aquisições realizadas por meio de Pregão de Registro de Preços conduzidos pelo FNDE.

Além disso, a cláusula terceira determina que o valor da desoneração tributária deve ser deduzido do preço dos veículos ou embarcações, com indicação expressa no documento fiscal da operação, promovendo transparência na composição dos preços praticados.

Desde sua edição, o Convênio ICMS 53/2007 foi sucessivamente prorrogado e alterado, de forma a preservar sua eficácia normativa. Inicialmente com vigência até 31/12/2009, o convênio teve sua validade estendida por diversos instrumentos posteriores, alcançando a vigência atual até 30 de abril de 2026, por meio do Convênio ICMS 226/2023.

No plano normativo, sua aplicação foi incorporada no ordenamento estadual e federal por diversos atos, como o Despacho 38/2007 do Secretário-Executivo do CONFAZ, o Ato Declaratório nº 9/2007, o Decreto Estadual nº 372/2007, e a introdução no Regulamento do ICMS (RICMS) por meio do Decreto nº 515/2007. Também recebeu aprovação legislativa pela Lei nº 10.957/2019 e, posteriormente, pela Lei nº 11.443/2021.

Entretanto, impõe-se a análise do novo cenário normativo decorrente da promulgação da Lei Complementar nº 224, publicada em 26 de dezembro de 2025, regulamentada pelo Decreto nº 12.808/2025, pela Instrução Normativa RFB nº 2.305/2025 e pela Portaria MF nº 3.278/2025. Esses diplomas normativos instituem a redução de diversos incentivos e benefícios federais de natureza tributária, financeira e creditícia, concedidos no âmbito da União, afetando diretamente tributos como PIS/PASEP, COFINS, Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) e Imposto de Importação (II), conforme o artigo 2º, do Decreto nº 12.808/2025 – exatamente os tributos cuja isenção ou alíquota zero constitui condição para a aplicação da isenção de ICMS prevista no Convênio ICMS nº 53/2007.

Destaca-se que a Lei Complementar nº 224/2025 não revoga o Convênio ICMS nº 53/2007, o qual permanece formalmente vigente. Todavia, ao reduzir ou suprimir isenções e alíquotas zero dos tributos federais que funcionam como condição obrigatória para a concessão da isenção estadual do ICMS, a nova legislação pode, na prática, inviabilizar o atendimento dos requisitos estabelecidos no convênio.

Os efeitos dessas reduções ocorrerão de forma gradual a partir de abril de 2026, conforme os prazos definidos no artigo 14, inciso I, da Lei Complementar nº 224/2025, e no artigo 18 do Decreto nº 12.808/2025. Dessa forma, até o início da produção desses efeitos, a isenção do ICMS permanece aplicável. Contudo, após o início da eficácia das reduções federais, será imprescindível verificar, individualmente para cada tributo federal envolvido, se continuam atendidas as condições necessárias à fruição da desoneração do ICMS nas aquisições realizadas no âmbito do Programa Caminho da Escola.

Diante desse cenário, embora o Convênio ICMS nº 53/2007 permaneça vigente, a continuidade prática de sua aplicação exige acompanhamento atento e permanente dos impactos decorrentes da Lei Complementar nº 224/2025 e de sua regulamentação pelo Decreto nº 12.808/2025. As alterações nas isenções federais condicionantes podem repercutir diretamente na estrutura de preços, no planejamento das aquisições e na estratégia de contratação adotada pelo FNDE e pelos entes federados participantes do Programa Caminho da Escola.

Nesse contexto, considerando os impactos decorrentes da nova legislação tributária, conforme mencionado nos itens 2.1.19 e 2.1.21, esta Administração realizará, na fase preparatória, o Estudo de Mercado e a Pesquisa de Preços à luz dos novos efeitos tributários incidentes sobre a formação do valor de referência, com o objetivo de conferir maior previsibilidade e aderência à realidade de mercado e efetividade às futuras contratações.

Considerando a Resolução CD/FNDE nº 14, de 29 de outubro de 2025, que altera a Resolução CD/FNDE nº 1, de 20 de abril de 2021, observa-se que o novo normativo introduz de forma expressa a possibilidade de aquisição centralizada de veículos escolares pelo FNDE, com recursos de dotação orçamentária específica, para atendimento exclusivo das demandas do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). Tal aquisição será realizada mediante adesão às atas de registro de preços vigentes, no âmbito do Sistema Informatizado de Gerenciamento de Adesão a Atas de Registro de Preços (SIGARP), e observará os critérios técnicos e educacionais definidos pela Autarquia. A medida reforça o papel do FNDE como executor direto de políticas públicas estratégicas de transporte escolar, assegurando maior controle técnico, padronização dos veículos e eficiência na entrega aos entes federativos beneficiários.

Para as aquisições a serem realizadas diretamente pelo Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE), na qualidade de participante na origem, no âmbito do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), será utilizada dotação orçamentária específica constante da Lei Orçamentária Anual de 2025, conforme detalhamento a seguir:

- Órgão orçamentário: 26000 – Ministério da Educação
- Unidade orçamentária: 26298 – Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação
- Programa: 5111 – Educação Básica Democrática, com qualidade e equidade
- Ação: 0E53 – Aquisição de Veículos para o Transporte Escolar da Educação Básica – Caminho da Escola
- Plano orçamentário: 0000 – Aquisição de Veículos para o Transporte Escolar da Educação Básica – Caminho da Escola – Despesas Diversas
- Grupo de despesa: 4 – Investimentos
- Fonte de recursos: 1000 – Recursos Livres da União
- Plano Interno: GFF08B62EDN – Caminho da Escola - PAC SELEÇÃO - EXECUÇÃO DIRETA

A presente estrutura orçamentária será utilizada para as aquisições centralizadas executadas pelo FNDE, em atendimento às demandas do Programa Caminho da Escola no âmbito do PAC, conforme previsto na Resolução CD/FNDE nº 14, de 29 de outubro de 2025, e demais normativos aplicáveis.

Além do FNDE, os entes federados (Estados, Distrito Federal e Municípios) também poderão atuar como participantes na origem, realizando aquisições diretas com recursos próprios. Nesses casos, a especificação das rubricas orçamentárias correspondentes será efetuada no momento da formalização contratual, de acordo com a natureza e a fonte dos recursos de cada ente, observadas as normas de execução orçamentária e financeira vigentes.

Essa previsão reforça o caráter cooperativo e descentralizado do Programa Caminho da Escola, garantindo a utilização eficiente dos recursos públicos e a articulação entre as diferentes esferas de governo na execução das políticas de transporte escolar.

Diante desse contexto, ressalta-se a importância de garantir a continuidade e o fortalecimento das ações voltadas ao transporte escolar acessível, por meio da implementação do novo Registro de Preços Nacional (RPN). A iniciativa busca ampliar o alcance da política pública, promover melhores condições de mobilidade para estudantes com deficiência ou mobilidade reduzida e reafirmar o compromisso do Estado com uma educação pública inclusiva, equitativa e de qualidade para todos.

DA NATUREZA DA CONTRATAÇÃO

O Sistema de Registro de Preços (SRP) foi a modalidade escolhida para este processo de aquisição de bens, na forma de contratação simplificada e precedida de licitação na modalidade pregão eletrônico. Tal escolha está fundamentada no inciso IV do art. 3º do Decreto nº 11.462, de 31 de março de 2023, que dispõe:

Art. 3º O SRP poderá ser adotado quando a Administração julgar pertinente, em especial:

(...)

III – quando for atender a execução descentralizada de programa ou projeto federal, por meio de compra nacional ou da adesão de que trata o § 2º do art. 32;

Este processo está alinhado com a função redistributiva e supletiva da União, conforme previsto no Art. 211 da Constituição Federal e nos Arts. 8º e 9º da Lei de Diretrizes e Bases da Educação (LDB).

Os objetos desta contratação são considerados bens comuns, pois suas especificações seguem padrões usuais de mercado. Tal condição será demonstrada por meio das pesquisas de preços junto a empresas do setor e pelos critérios de desempenho claramente definidos no Estudo Técnico Preliminar (ETP), o que permite a seleção da proposta mais vantajosa com base exclusivamente no critério de menor preço.

Nesse sentido, vale destacar o entendimento firmado pelo Tribunal de Contas da União (TCU), conforme relatório e voto do Ministro Benjamin Zymler no Acórdão nº 313/2004 - Plenário, *in verbis*:

(...) Tendo em vista o disposto no art. 1º, parágrafo único, da Lei nº 10.520/2002, acima citado, bem comum é aquele para o qual é possível definir padrões de desempenho ou qualidade, segundo Especificações usuais no mercado. Destarte, o bem em questão não precisa ser padronizado nem ter suas características definidas em normas técnicas. Da mesma forma, não se deve restringir a utilização do pregão à aquisição de bens prontos, pois essa forma de licitação também pode visar à obtenção de bens produzidos por encomenda. (Relatório do Ministro Relator)

(...)

(...) Concluindo, saliento que, ao perquirir se um determinado bem pode ser adquirido por intermédio de um pregão, o agente público deve avaliar se os

padrões de desempenho e de qualidade podem ser objetivamente definidos no edital e se as especificações estabelecidas são usuais no mercado. Aduzo que o objeto da licitação deve se prestar a uma competição unicamente baseada nos preços propostos pelos concorrentes, pois não haverá apreciação de propostas técnicas. Caso essas condições sejam atendidas, o pregão poderá ser utilizado. (Voto do Ministro Relator).

Ainda, conforme entendimento do Acórdão nº 2806/2014 - TCU, relatado também pelo Ministro Benjamin Zymler, a complexidade do objeto não é fator impeditivo para a classificação como bem comum. O que se considera é a possibilidade de padronização do objeto e o domínio do mercado sobre sua produção. Assim, quando há ampla familiaridade do setor produtivo com os bens licitados, o uso do pregão eletrônico se mostra não apenas adequado, mas obrigatório.

A utilização do Registro de Preço Nacional (RPN) está em conformidade com a Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021, bem como com os princípios e diretrizes estabelecidos pela Instrução Normativa SEGES/MGI nº 58, de 8 de agosto de 2022, os quais asseguram a transparência, eficiência e efetividade nas contratações públicas.

O modelo adotado favorece a centralização das aquisições e permite a adesão de diversos entes federativos, de acordo com suas necessidades específicas. Isso contribui para a padronização dos itens, para a racionalização dos gastos públicos e para o cumprimento dos princípios da economicidade, eficiência e isonomia.

Nos Registros de Preços Nacionais realizados anteriormente, o FNDE atuou exclusivamente como Entidade Gerenciadora das Atas, não integrando os contratos firmados diretamente entre fornecedores e entes federativos (Estados, Distrito Federal e Municípios).

Todavia, revela-se necessário prever a hipótese de sua participação direta como entidade participante nas aquisições. Essa previsão permitiria à Autarquia realizar compras centralizadas em nome da União, especialmente no âmbito do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), que constitui instrumento estratégico de investimento público voltado à expansão da infraestrutura nacional. Nesse cenário, os veículos adquiridos pelo FNDE seriam destinados diretamente aos entes federativos beneficiários do Programa Caminho da Escola, promovendo maior eficiência administrativa, celeridade na entrega e otimização da aplicação dos recursos orçamentários vinculados.

A natureza da contratação justifica-se pela necessidade de assegurar a execução eficiente e efetiva das políticas públicas educacionais, com foco na melhoria da infraestrutura escolar, especialmente no que se refere ao fornecimento de ônibus escolares. A contratação deverá observar integralmente os dispositivos legais e normativos que regem as aquisições públicas.

O RPN em questão está previsto no Plano Estratégico de Compras Nacionais para a Educação (PECNE – 2023 a 2027) e no Plano Anual de Compras Nacionais para a Educação de 2025 (SEI nº 4815916).

Para empresas que apresentarem índices iguais ou inferiores a 1 (um) nos indicadores de Liquidez Geral (LG), Solvência Geral (SG) ou Liquidez Corrente (LC), será exigido patrimônio líquido mínimo de 5% (cinco por cento) do valor do item. Essa exigência visa assegurar que as licitantes possuam capital de giro suficiente para iniciar o fornecimento, tendo em vista que o pagamento ocorre apenas após a entrega, podendo levar até 120 dias. O percentual foi definido com base em análises de séries históricas de pregões anteriores e nas necessidades operacionais do setor. As demais regras de qualificação econômico-financeira constarão nos anexos do Edital.

No que se refere à participação de consórcios e cooperativas, observa-se que, no âmbito do Programa Caminho da Escola, tais modelos de organização historicamente não têm sido admitidos nas licitações para aquisição de ônibus escolares. Essa diretriz decorre da robustez e da ampla capacidade do mercado nacional em atender, de forma individual, às exigências técnicas e financeiras do objeto contratado, tornando desnecessário o agrupamento de empresas para cumprimento das condições de habilitação. Ademais, a experiência acumulada demonstra que a participação de consórcios e cooperativas, nesse contexto específico, não tem se mostrado vantajosa em termos de eficiência, escala produtiva e custo-benefício. Diante disso, considera-se tecnicamente justificada a não admissão dessas modalidades neste certame.

Além disso, é fundamental assegurar a exequibilidade da proposta. A exequibilidade de uma proposta corresponde à possibilidade de sua execução de forma lícita e viável, de acordo com os conhecimentos técnicos disponíveis e com os recursos e condições efetivamente propostos. Trata-se da capacidade real de cumprir o objeto licitado desde o início até o fim do vínculo jurídico com a Administração Pública. Uma proposta é considerada exequível quando apresenta viabilidade técnica e financeira, o que significa que a empresa licitante deve ser capaz de realizar o serviço ou fornecer o produto conforme especificado no edital, dentro dos prazos estabelecidos e com observância às normas legais e regulatórias aplicáveis, sem comprometer a qualidade da entrega. Por exemplo, uma proposta que cobre todos os custos necessários para a execução do contrato e atende às condições técnicas impostas pelo edital pode ser tida como exequível.

Por outro lado, a inexecuibilidade ocorre quando uma proposta não é capaz de apresentar compensação financeira diante dos custos e encargos exigidos para a execução contratual. A Nova Lei de Licitações (Lei nº 14.133/2021) determina, em seu art. 59, que propostas manifestamente inexequíveis devem ser desclassificadas, especialmente quando seus valores não são compatíveis com os preços praticados no mercado ou com a estrutura de custos necessária à entrega do objeto contratado. O art. 64 da mesma lei admite a possibilidade de demonstração de exequibilidade, desde que a documentação comprobatória seja apresentada de pronto, quando solicitada pelo agente da contratação — embora tais casos sejam excepcionais. Em geral, propostas com preços excessivamente baixos, sem justificativa plausível, como vantagens de escala ou ganhos técnicos, podem ser classificadas como inexequíveis, pois indicam provável incapacidade da empresa de executar o contrato conforme exigido.

Para uma análise mais aprofundada da exequibilidade e da inexecuibilidade, é necessário ir além da simples comparação de preços. O edital pode prever critérios objetivos, como a análise do EBITDA (Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization), que é um indicador amplamente utilizado para medir o desempenho operacional de uma empresa, excluindo efeitos financeiros e contábeis que poderiam mascarar sua real capacidade de geração de caixa. O EBITDA permite avaliar a eficiência operacional da empresa e é útil para verificar se ela possui estrutura econômica suficiente para cumprir o contrato, especialmente em casos de propostas com valores muito abaixo do preço estimado. Ele também facilita a comparação entre empresas de diferentes portes ou setores, por remover distorções causadas por políticas fiscais e contábeis diferenciadas.

É importante destacar que o EBITDA, embora relevante, não deve ser analisado isoladamente. Ele deve ser considerado em conjunto com outros indicadores financeiros, como o lucro líquido, que reflete a lucratividade final da empresa após todas as deduções — custos, despesas operacionais, juros, tributos, depreciação e amortização. O lucro líquido oferece uma visão completa da saúde financeira da empresa e de sua capacidade de gerar retorno para os acionistas. Assim, enquanto o EBITDA mostra a viabilidade operacional, o lucro líquido aponta a sustentabilidade financeira.

Além disso, a análise de exequibilidade deve levar em conta a relação entre o valor do projeto e o patrimônio líquido (PL) da empresa, a fim de verificar se o projeto representa uma sobrecarga financeira. Essa análise contribui para identificar o risco de inadimplemento e possibilita uma avaliação prudente da robustez econômica da empresa. Em casos de projetos com grande impacto sobre o capital da contratada, essa verificação se torna ainda mais relevante.

No processo licitatório, a sistemática adotada para avaliar a exequibilidade e a inexecuibilidade das propostas pode prever, de forma simplificada, a análise do EBITDA sempre que os valores propostos estiverem abaixo de 50% (cinquenta por cento) do preço estimado. Nesse caso, a exequibilidade das propostas selecionadas com os menores preços deve ser verificada por meio da análise das contas de resultado da empresa, com base em pelo menos dois exercícios, acrescidas de depreciações e amortizações, se existirem. Isso porque tais despesas contábeis, ao reduzirem artificialmente o lucro contábil, podem esconder situações em que empresas acumulam estoques sem venda ou entrega. A análise também deve considerar reservas, estrutura patrimonial e capacidade de geração de caixa, especialmente quanto ao suporte necessário para despesas tributárias. O objetivo é garantir a viabilidade econômica do fornecedor e a adequada execução contratual.

Paralelamente, a análise do custo de oportunidade também se revela fundamental. Esse conceito, essencial à tomada de decisões econômicas, permite avaliar os benefícios que se deixam de obter ao optar por uma alternativa em detrimento de outra. Ao considerar o custo de oportunidade, é possível verificar se os recursos da empresa — financeiros, humanos ou produtivos — estão sendo aplicados na melhor alternativa possível. Assim, mesmo uma proposta financeiramente viável pode ser reavaliada caso represente um custo de oportunidade elevado, sobretudo se desviar a empresa de projetos mais lucrativos ou estratégicos.

Por fim, cabe mencionar que a Instrução Normativa SEGES/ME nº 73/2022, em seu art. 34, admite a análise do EBITDA como critério de avaliação de exequibilidade, ainda que não estabeleça parâmetros objetivos para essa verificação. Diante disso, torna-se razoável e prudente exigir esse indicador no processo licitatório, especialmente quando se trata de Registro de Preço Nacional, que demanda capacidade de capital de giro por parte das empresas para iniciar a produção ou entrega dos itens antes do recebimento financeiro. Ao exigir o EBITDA, a Administração promove maior segurança na seleção dos fornecedores, garantindo que estes possuam solidez econômica e capacidade real de atender às obrigações contratuais, sem riscos à execução do objeto licitado.

Foi escolhido o Índice Nacional de Preços ao Consumidor (INPC) como índice de reajuste para as atas de registro de preços e contratos de ônibus escolares por se tratar de um indicador oficial e amplamente utilizado para medir a inflação no consumo de bens e serviços no país. Refletindo as variações de preços de insumos essenciais à produção desses itens, o INPC oferece um base confiável e transparente para ajustes das atas e contratos, garantindo que o equilíbrio econômico-financeiro dos documentos seja mantido de forma justa, alinhada à realidade econômica nacional, e assegurando a continuidade do fornecimento dos produtos com qualidade e regularidade ao longo da vigência da ata.

Neste certame, será exigida a Carta de Solidariedade, por se tratar de um RPN de grande vulto, conforme previsto no art. 41 da Lei nº 14.133/2021. Trata-se de uma medida preventiva que visa assegurar a capacidade do fornecedor de cumprir integralmente com as demandas contratuais, especialmente em cenários de compras em larga escala. Dado o quantitativo expressivo envolvido, há um risco elevado de interrupção no fornecimento caso o fornecedor principal enfrente dificuldades operacionais ou logísticas. Assim, a carta oferece uma garantia adicional de que empresas parceiras ou subsidiárias estão comprometidas a prestar o suporte necessário para que o fornecedor atenda às exigências do contrato, mitigando riscos de falhas no processo de entrega e assegurando a continuidade e a eficiência no atendimento aos entes federados.

Por fim, vale lembrar que, no âmbito do FNDE, o controle de qualidade dos itens destinados à educação, licitados por meio do Registro de Preços, é realizado em todas as compras nacionais, conforme estrutura regimental da Coordenação-Geral de Mercado, Qualidade e Compras (CGCOM). O controle da qualidade é exercido de forma primária durante o pregão eletrônico e ao longo da vigência das atas de registro de preços, podendo se estender mesmo após expirado seu prazo de validade, ainda que esgotadas as prerrogativas sancionatórias da Autarquia em relação aos entes e fornecedores que tenham utilizado as atas para aquisição dos bens.

Salienta-se que, em atendimento ao § 2º do art. 9º do Decreto nº 11.462/2023, justifica-se a inviabilidade de divulgação da Intenção de Registro de Preços (IRP) para este RPN, considerando que se trata de aquisição nacional destinada ao atendimento de políticas públicas específicas desenvolvidas pelo FNDE/MEC. Tais políticas visam beneficiar diretamente Estados, Distrito Federal e Municípios, cujas demandas encontram-se previamente registradas no Plano de Ações Articuladas – PAR, o que configura esses entes como participantes diretos da compra nacional.

A presente análise tem por objetivo demonstrar a viabilidade técnica e econômica do Registro de Preços Nacional para empresas fornecedoras de ônibus escolares aos entes federados, com prazo de vigência de um ano, prorrogável por igual período, desde que comprovada a vantajosidade dos preços, conforme estabelece o art. 84 da Lei nº 14.133/2021.

Importante registrar que, em consonância com o Parecer nº 00075/2024/DECOR/CGU/AGU, será admitida a possibilidade de renovação do quantitativo originalmente registrado na Ata, em caso de prorrogação de sua vigência. Essa previsão somente poderá ser exercida se atendidos cumulativamente os seguintes requisitos:

1. comprovação da manutenção do preço vantajoso;
2. previsão expressa no edital e na Ata de Registro de Preços;
3. tratamento prévio do tema nesta fase de planejamento, neste Estudo Técnico Preliminar (ETP); e
4. formalização por termo aditivo dentro da vigência da ARP, antes do seu término.

A inclusão dessa previsão visa assegurar a continuidade do atendimento às demandas dos entes federativos, mitigar riscos de desabastecimento e evitar a necessidade de novas licitações em curto prazo, respeitando os princípios da economicidade, eficiência e vantajosidade. Tal medida fortalece a execução das políticas públicas de transporte escolar, garantindo que o programa Caminho da Escola seja operacionalizado de forma contínua e segura para os beneficiários.

Não se verifica, no presente caso, necessidade de classificar este Estudo Técnico Preliminar (ETP) como sigiloso, nos termos da Lei nº 12.527/2011 (Lei de Acesso à Informação), uma vez que não há informações sensíveis que justifiquem tal restrição.

Por fim, quanto à não aplicação do inciso III do art. 48 da Lei Complementar nº 123/2006, fundamentada no inciso III do art. 49 da mesma norma, ressalta-se que tal decisão se baseia na preservação da economia de escala e na proteção ao conjunto da contratação. Isso porque a estratégia adotada para o RPN visa, essencialmente, à redução dos custos administrativos decorrentes da gestão compartilhada das aquisições entre as diversas esferas de governo, sendo que a reserva de cota para microempresas e empresas de pequeno porte, nesse contexto, comprometeria a eficiência da contratação e o alcance das metas da política pública educacional.

3. Área requisitante

Área Requisitante	Responsável
Diretoria de Ações Educacionais (DIRAE/FNDE)	LUIS RICARDO SOUSA GUTERRES - Diretor de Ações Educacionais

4. Descrição dos Requisitos da Contratação

Nesta sessão, iremos detalhar as características e os requisitos do potencial registro de preço nacional. É importante destacar que todas as informações e as condições técnicas necessárias para que os licitantes se habilitem e sejam registrados estão claramente definidas no anexo "Cadernos de Informações Técnicas (CIT) (SEI nº 5282659; 5294215; 5282662; 5282649; 5282655) " e no “Caderno de Controle da Qualidade (SEI nº 5241269)”.

DOS OBJETOS A SEREM LICITADOS

Serão objetos desse registro de preços os ônibus escolares acessíveis urbanos e rurais, constituídos conforme discriminado na tabela abaixo.

Quadro 1 - Relação dos objetos a serem licitados mediante Registro de Preço Nacional.

ITEM	ESPECIFICAÇÃO	TIPO DE TRANSMISSÃO	CATMAT
1	ORE 1	Mecânica	610414
2	ORE 2	Mecânica	610415
3	ORE 3	Mecânica	610416
4	ORE 0 4X4	Mecânica	610418
5	ORE 1 4X4	Mecânica	610417
6	ONUREA PA	Mecânica	610447
7	ONUREA PB	Mecânica	610446
8	ORE 1	Automática	610414
9	ORE 2	Automática	610415

10	ORE 3	Automática	610416
11	ORE 1 4X4	Automática	610417
12	ONUREA PA	Automática	610447
13	ONUREA PB	Automática	610446

Fonte - Documento de Formalização de Demanda - DFD (SEI nº 4613510 e 5351267), Minuta de Caderno de Informação Técnica (SEI nº 5282659; 5294215; 5282662; 5282649; 5282655) e Catálogo de Compras Governamentais (SEI nº 5012647).

Observações:

Todos os itens devem atender aos requisitos e normas de segurança estabelecidos pelas autoridades competentes.

O código CATMAT é utilizado para referenciar e identificar cada item no contexto de aquisição e gestão de materiais. Essa especificação compreende os detalhes técnicos mínimos necessários para aquisição dos itens, visando garantir a eficiência e adequação para o transporte escolar, conforme preconizado pelo Programa Caminho da Escola.

NORMATIVOS QUE DISCIPLINAM OS OBJETOS A SEREM REGISTRADOS

O fornecimento de ônibus escolares no âmbito deste registro de preços deve observar os seguintes normativos legais e técnicos, visando garantir a conformidade com os requisitos de segurança, acessibilidade, qualidade e padronização:

- **Lei nº 14.133/2021** – Estabelece normas gerais de licitação e contratação para as administrações públicas diretas, autárquicas e fundacionais da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.
- **Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/1997)** – Dispõe sobre as normas de trânsito em território nacional, incluindo requisitos específicos para veículos de transporte escolar.
- **Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN)** – Estabelecem requisitos técnicos e de segurança para veículos de transporte escolar. É importante consultar as resoluções vigentes no momento da contratação, disponíveis no portal do Ministério dos Transportes.
- **Normativos Internos do Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (INMETRO)** – Regulamentam a inspeção periódica de veículos e equipamentos rodoviários destinados ao transporte de escolares, conforme previsto na NIT DIOIS 019 ou outras normas que venha a suceder.
- **Normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT)** – Estabelecem padrões técnicos para veículos de transporte coletivo de passageiros, incluindo acessibilidade. Destaca-se a norma ABNT NBR 14022:2025, que define diretrizes para melhorar a acessibilidade no transporte coletivo urbano.
- **Cadernos de Informações Técnicas (CIT) do FNDE** – Documentos que detalham as especificações técnicas dos veículos escolares a serem adquiridos, incluindo requisitos de acessibilidade e segurança. É fundamental consultar a versão mais recente disponível no portal do FNDE.

INFORMAÇÕES TÉCNICAS DOS PRODUTOS A SEREM REGISTRADOS

Normas gerais a serem observadas pela CONTRATADA, conforme especificações técnicas dos produtos (SEI nº 5282659; 5294215; 5282662; 5282649 e 5282655).

DO CONTROLE DE QUALIDADE

Os ônibus escolares estarão sujeitos ao Controle de Qualidade, em conformidade com o princípio da padronização estabelecido na Lei nº 14.133/2021. Essa padronização considerará a compatibilidade de especificações estéticas, técnicas, funcionais e de desempenho, conforme estabelecido nos Cadernos de Informações Técnicas (CIT) do FNDE. Tal exigência visa garantir que os veículos adquiridos atendam aos padrões estabelecidos, assegurando a segurança, a durabilidade e a eficiência no transporte escolar.

Assim, o Controle de Qualidade será realizado pelo FNDE, pelas Contratantes ou por instituição por eles indicada, e ocorrerá em duas etapas distintas, conforme segue:

I - 1ª Etapa – Avaliação de Documentação e de Protótipo: realizada durante a fase de julgamento das propostas do pregão eletrônico, nos termos do art. 17, § 3º da Lei nº 14.133/2021. Após convocação do pregoeiro, será exigida a apresentação do protótipo do modelo ofertado, com vistas à verificação da conformidade com os requisitos definidos no edital e nos CIT, para fins de efetiva aceitação da proposta.

II - 2ª Etapa – Análise Documental da Produção e dos Veículos In Loco e Entregues: poderá ser realizada a qualquer tempo, durante a vigência da(s) Ata(s) de Registro de Preços e/ou dos contratos firmados. Essa etapa compreende a verificação dos processos de produção nas fábricas, da rastreabilidade dos componentes e da conformidade dos veículos entregues, conforme previsto no CIT e no Anexo de Controle de Qualidade.

Todas as especificações e procedimentos relativos às duas etapas do Controle de Qualidade estão detalhados no **Anexo de Controle de Qualidade** (SEI nº 5086695), integrante do Termo de Referência.

O licitante deverá apresentar declaração expressa autorizando a entidade certificadora (OCP) e/ou o laboratório responsável a prestarem diretamente ao FNDE todas as informações relativas ao andamento das análises durante o processo de Controle de Qualidade, inclusive quanto às etapas de ensaio, avaliação e conformidade do produto.

MANUAL DE INSTRUÇÕES

Cada ônibus escolar deverá ser obrigatoriamente acompanhado de um **Manual de Instruções**, instrumento essencial para garantir a segurança, o correto uso, a operação adequada e a manutenção preventiva do veículo.

O manual deverá obedecer às seguintes diretrizes:

I - Ser redigido em **língua portuguesa**, com fonte legível a olho nu e linguagem clara e acessível;

II - Conter **instruções básicas e detalhadas** sobre o uso correto do veículo, incluindo recomendações de segurança, condução e operação dos sistemas embarcados;

III - Incluir orientações completas sobre a **manutenção preventiva**, conforme recomendação do fabricante;

IV - Apresentar **ilustrações técnicas e diagramas explicativos**, acompanhados de instruções passo a passo, com vistas a facilitar a compreensão do usuário quanto à operação e à manutenção dos equipamentos do veículo;

O manual deverá ser entregue **fisicamente**, acondicionado em compartimento apropriado e de fácil acesso no interior do veículo, bem como disponibilizado em **formato digital**, para fins de consulta eletrônica.

Esses requisitos visam assegurar a correta utilização dos ônibus escolares, contribuindo para a preservação dos veículos e para a segurança dos usuários.

GARANTIA E MANUTENÇÃO

O contratado deverá oferecer garantia mínima de 24 (vinte e quatro) meses, contados a partir da data de entrega dos veículos.

O fabricante e/ou encarregador deverá dispor de, no mínimo, uma oficina autorizada ou concessionária em cada unidade da Federação, a fim de assegurar a cobertura nacional dos serviços de manutenção.

Deverão ser ofertadas 2 (duas) manutenções preventivas obrigatórias, conforme estabelecido no Manual de Operações do veículo. Essas manutenções deverão ser realizadas exclusivamente nas oficinas autorizadas ou concessionárias do fabricante e/ou encarregador, respeitando a periodicidade definida por quilometragem e/ou tempo de uso.

Caso o município do contratante esteja localizado a mais de 200 km da oficina ou concessionária mais próxima da rede autorizada, caberá ao fabricante, por meio de suas concessionárias ou prepostos, realizar as manutenções preventivas obrigatórias no próprio município do contratante.

CRITÉRIOS E PRÁTICAS DE SUSTENTABILIDADE

A CONTRATADA deverá possuir gestão ambiental estruturada, com práticas e métodos administrativos que visem reduzir ao máximo o impacto ambiental, adotando procedimentos formais e eficazes para a destinação e/ou tratamento correto, conforme a legislação e as normas ambientais vigentes, de todos os resíduos gerados durante a fabricação, montagem, manutenção e descarte dos ônibus escolares.

A contratada deverá garantir que:

Os veículos e seus componentes serão produzidos em conformidade com os critérios de sustentabilidade ambiental previstos na Instrução Normativa nº 01, de 19 de janeiro de 2010, da Secretaria de Logística e Tecnologia da Informação do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão – SLTI /MPOG, no Decreto nº 7.746/2012, no art. 18, inciso I, § 1º, XII da Lei nº 14.133/2021, no Decreto nº 2.783/1998, e demais legislações aplicáveis relativas a práticas sustentáveis, incluindo, mas não se limitando a:

a) Economia de energia durante o processo produtivo;

b) Economia e uso racional da água;

c) Descarte adequado e seguro de resíduos perigosos ao meio ambiente, como pilhas, lâmpadas, componentes eletrônicos e outros materiais similares;

d) Cumprimento das exigências relativas à Política Nacional de Resíduos Sólidos – PNRS, instituída pela Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2010, especialmente quanto ao manejo, reutilização e reciclagem de resíduos.

Será observada a logística reversa, conforme previsto no “Guia Nacional de Licitações Sustentáveis da AGU”, assegurando que a contratada providencie a coleta, o recolhimento e a destinação ambientalmente adequados de resíduos, incluindo pneus, baterias, peças e materiais usados ou inservíveis, conforme o artigo 33, inciso III, da Lei nº 12.305/2010, a Resolução CONAMA nº 416/2009, a Instrução Normativa nº 09/2021 e demais normas correlatas;

Será garantido o fornecimento aos empregados de todos os equipamentos de proteção individual e coletiva necessários para assegurar a segurança e a saúde no ambiente produtivo;

A produção e as operações deverão obedecer às Normas Brasileiras – NBR, publicadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), relativas ao manejo e destinação de resíduos sólidos, quando aplicável;

Serão respeitadas as normas técnicas relacionadas à saúde, higiene e segurança do trabalho, conforme as regulamentações do Ministério do Trabalho e Emprego;

Será observada a legislação vigente, destacando-se o Decreto nº 10.936, de 12 de janeiro de 2022, que dispõe sobre as práticas ambientais relacionadas à cadeia produtiva.

Essas medidas visam garantir que os ônibus escolares fornecidos atendam a padrões elevados de sustentabilidade ambiental e responsabilidade socioambiental, minimizando impactos negativos ao meio ambiente e promovendo o uso racional dos recursos naturais.

PRAZO E CONDIÇÕES DE ENTREGA/RECEBIMENTO

Os veículos deverão ser entregues individualmente, contendo todos os itens especificados no Item 3, e destinados aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios.

O prazo máximo para a produção e entrega dos veículos será de até 260 (duzentos e sessenta) dias corridos, contados a partir da assinatura do contrato e da emissão da ordem de serviço, prevalecendo a data do evento que ocorrer por último. As entregas deverão seguir o escalonamento estabelecido no cronograma abaixo, considerando o endereço do contratante previsto no instrumento contratual.

Quadro 2 - Prazos de entrega por quantidade e região geográfica (em dias corridos).

Região Geográfica	Até 100 unidades	De 101 a 200 unidades	De 201 a 400 unidades	Mais de 400 unidades
Norte	180	200	230	260
Nordeste	150	170	200	230
Centro-Oeste	130	150	180	210
Sudeste	130	150	180	210
Sul	130	150	180	210

Fonte - Documento de Formalização de Demanda - DFD (SEI nº 4613510 e 4908416).

A ampliação dos prazos de entrega previstos no cronograma aplica-se exclusivamente aos contratos decorrentes de adesões que envolvam a aquisição de mais de 100 (cem) unidades, e deverá ser formalmente pactuada entre as partes.

Será permitida uma tolerância de até 20% (vinte por cento) na quilometragem indicada nos Encartes dos Cadernos de Informações Técnicas (CIT) para fins de entrega, desde que justificada por percurso racional necessário ao trajeto de entrega.

O transporte e a entrega dos veículos são de inteira responsabilidade da contratada, que deverá obedecer aos quantitativos e endereços dos destinatários a serem fornecidos pela contratante no momento da formalização do contrato.

Os ônibus escolares serão recebidos provisoriamente no prazo de até 20 (vinte) dias, contados da data de entrega, pelo responsável designado para o acompanhamento e fiscalização do contrato, para fins de verificação da conformidade com as especificações técnicas constantes nos CIT e na proposta da contratada.

Caso os bens estejam em desacordo com as especificações previstas, poderão ser total ou parcialmente rejeitados. Nesses casos, a contratada deverá providenciar a substituição e/ou reparo dos itens, às suas expensas, no prazo de até 20 (vinte) dias a partir da notificação formal.

O recebimento definitivo ocorrerá no prazo máximo de 30 (trinta) dias após o recebimento provisório, mediante verificação da qualidade e quantidade dos bens entregues e emissão do termo de aceitação definitivo, assinado pela contratante.

DO PRAZO DE VIGÊNCIA DA ATA E DO CONTRATO

A ata de registro de preços terá vigência de 12 (doze) meses, podendo ser prorrogada uma única vez por igual período, desde que demonstrada a vantajosidade dos preços registrados, nos termos do art. 84 da Lei nº 14.133/2021.

O contrato decorrente da ata poderá ter vigência de até 320 (trezentos e vinte) dias, contados a partir da data de sua assinatura, sendo admitida prorrogação nas hipóteses previstas no art. 105 da Lei nº 14.133/2021.

QUALIFICAÇÃO TÉCNICA

Para fins de habilitação, será exigida a comprovação de aptidão para o fornecimento de bens com características, quantidades e prazos compatíveis com o objeto desta licitação, mediante apresentação de atestados emitidos por pessoas jurídicas de direito público ou privado.

Os atestados de capacidade técnica deverão ser emitidos em papel timbrado da pessoa jurídica que os fornecer, podendo ser de empresas distintas, públicas ou privadas, e deverão demonstrar o fornecimento de bens em quantidade igual ou superior a 10% (dez por cento) do quantitativo previsto no item para o qual o licitante esteja habilitando-se.

Adicionalmente, o licitante deverá comprovar a existência de, no mínimo, um ambiente de assistência técnica em cada unidade da Federação, considerando como parâmetro o nível estadual de atendimento. Tal exigência visa garantir a adequada cobertura para a realização de serviços de manutenção, correções, adequações, controles e demais atividades relacionadas ao suporte técnico dos ônibus escolares, abrangendo os 26 estados e o Distrito Federal.

Outros documentos eventualmente exigidos para fins de qualificação técnica estarão indicados no Edital e em seus respectivos anexos.

Os critérios aqui adotados seguem o padrão previamente utilizado em contratações similares, garantindo isonomia e segurança na seleção de fornecedores com experiência comprovada.

DEMAIS CONDIÇÕES

Na fase de classificação do Pregão Eletrônico, a empresa mais bem classificada, pelo critério de “MENOR PREÇO POR ITEM”, deverá apresentar, após solicitação do Pregoeiro, proposta de preços conforme o modelo estabelecido no Encarte A do Termo de Referência.

Para efeito de referência dos preços, na fase de aceitação da proposta, o Pregoeiro analisará os valores individuais dos itens constantes na Planilha de Preços, conforme o modelo do Encarte A do Termo de Referência.

Na apresentação da proposta, o preço total deverá contemplar todos os custos relacionados à entrega dos ônibus escolares acessíveis nos locais indicados pelos entes federados contratantes, considerando a estimativa de produção e demanda constante no Edital e seus anexos. Por se tratar de veículos automotores, o deslocamento até o local de entrega será realizado por meios próprios, sendo de responsabilidade da contratada garantir o cumprimento dos prazos, a integridade dos veículos e o atendimento às condições estabelecidas no edital.

O valor apresentado deverá incluir, obrigatoriamente, os custos relativos à verificação da conformidade técnica dos ônibus escolares acessíveis, incluindo a inspeção de segurança veicular por Organismos de Inspeção, estabelecidos no Brasil e acreditados pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia - INMETRO, conforme Normas Internas do INMETRO que tratam sobre o Mecanismo de Avaliação da Conformidade para Inspeção em Veículos Escolares do Programa Caminho da Escola do FNDE/MEC.

Os modelos de documentos de Recebimento do Objeto, constantes da Minuta do Contrato (Anexo II do Edital), poderão ser substituídos por instrumentos equivalentes pelos órgãos contratantes, desde que assegurem a finalidade de atestar o recebimento do objeto ou a recusa justificada, e desde que tal substituição não acarrete prejuízo à Contratante ou à Contratada.

5. Levantamento de Mercado

Com o intuito de identificar os fatores mais relevantes relacionados a este tópico do ETP, apresentam-se a seguir os principais elementos considerados na análise das possíveis alternativas para a definição da divisão geográfica dos lotes, na caracterização do mercado fornecedor e na verificação da capacidade do mercado nacional em atender à demanda deste registro de preços..

CONTRATAÇÕES SIMILARES INTERNAS

Até o momento, o FNDE realizou 14 (quatorze) Registros de Preços Nacionais (RPN) para aquisição de ônibus escolares, cujos objetos foram subdivididos por área ou região de abrangência, conforme detalhado a seguir:

Pregão Eletrônico nº 18/2011 – Processo 23034.000461/2011-51 (não digitalizado e sem relatório de finalização);

Pregão Eletrônico nº 10/2012 – Processo 23034.034955/2011-30 (não digitalizado e sem relatório de finalização);

Pregão Eletrônico nº 50/2012 – Processo 23034.005848/2012-85 (não digitalizado e sem relatório de finalização);

Pregão Eletrônico nº 29/2013 – Processo 23034.005581/2013-15 (Relatório de Finalização SEI 0792397);

Pregão Eletrônico nº 63/2013 – Processo 23034.005578/2013-93 (não digitalizado e sem relatório de finalização);

Pregão Eletrônico nº 41/2015 – Processo 23034.008481/2014-13 (Relatório de Finalização SEI 1517264 – realizado no processo de gerenciamento da ARP 23034.000021/2016-17);

Pregão Eletrônico nº 42/2015 – Processo 23034.009370/2014-24 (Relatório de Finalização SEI 3470978);

Pregão Eletrônico nº 43/2015 – Processo 23034.004722/2015-36 (Relatório de Finalização SEI 1523242);

Pregão Eletrônico nº 18/2017 – Processo 23034.022127/2017-44 (Relatório de Finalização SEI 1702449);

Pregão Eletrônico nº 19/2017 – Processo 23034.019710/2017-78 (Relatório de Finalização SEI 1730197);

Pregão Eletrônico nº 11/2019 – Processo 23034.050192/2018-41 (Relatório de Finalização SEI 3080356 (p. 19 a 38));

Pregão Eletrônico nº 06/2021– Processo 23034.001405/2021-14 (Relatório de Finalização SEI 3786704);

Pregão Eletrônico nº 02/2022 – Processo 23034.035045/2021-46 (Relatório de Finalização SEI 4819116); e

Pregão Eletrônico nº 06/2023 – Processo 23034.028908/2022-18 (Relatório de Finalização ainda não realizado, considerando que o Pregão está em vigência).

Iniciamos a análise de contratações similares realizadas anteriormente, cujos processos encontram-se digitalizados e disponíveis no Sistema Eletrônico de Informações do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (SEI/FNDE) e possuem Relatório de Finalização disponível.

O Pregão Eletrônico nº 29/2013, que teve por objeto a eventual aquisição de Ônibus Urbano Escolar Acessível (ONUREA) para o transporte escolar diário de estudantes da educação básica nas redes públicas de ensino dos Estados, Distrito Federal e Municípios. A empresa vencedora do certame foi a Iveco Latin América LTDA., inscrita no CNPJ nº 01.844.555/0005-06, com a qual foi assinada a Ata de Registro de Preços nº 105/2013, com vigência de 21/11/2013 a 20/11/2014.

A ata registrou o seguinte item:

Quadro 3 - Especificação do item registrado no Pregão nº 29/2013.

Item	Objeto	Quantidade	Valor Unitário	Valor Total
01	Ônibus Urbano Escolar Acessível (ONUREA)	1.000	R\$ 150.000,00	R\$ 150.000.000,00

Fonte - Relatório de Finalização SEI 1517264.

Esse item foi cadastrado no sistema SIGARPCWEB, utilizado para gerir adesões e contratações com base na ARP. Durante sua vigência, foram recebidas 704 solicitações de uso da ata, das quais 565 (80%) foram autorizadas para contratação ou efetivamente contratadas. Dentre essas, 510 solicitações (90,3%) foram pagas com recursos transferidos diretamente pelo FNDE e 55 (9,7%) com recursos próprios das entidades solicitantes.

As 565 solicitações autorizadas/contratadas partiram de 515 entidades localizadas em 25 Estados e no Distrito Federal. A distribuição por região geográfica das entidades solicitantes foi a seguinte:

Quadro 4 – Percentual de entidades solicitantes por região geográfica no Pregão nº 29/2013.

Região	Percentual de Entidades Solicitantes
Sudeste	36%
Nordeste	30%
Sul	15%

Norte	12%
Centro-Oeste	7%

Fonte - Relatório de Finalização SEI 1517264.

Em termos estaduais, os maiores demandantes foram São Paulo (14,3%), Minas Gerais (12,6%), Maranhão (7,7%) e Bahia (7,1%). Já os Estados com menor número de solicitações foram Acre (0,47%), Paraíba (0,47%), Amapá (0,16%) e Tocantins (0,16%). Os Estados de Mato Grosso do Sul e Piauí não tiveram nenhuma entidade com solicitação autorizada.

O volume total de recursos mobilizados foi de R\$ 192.300.000,00, distribuído da seguinte forma:

Quadro 5 – Fonte de recursos utilizados para adquirir o item do Pregão nº 29/2013.

Fonte de Recurso	Valor (R\$)	Percentual
Transferência Direta (FNDE)	R\$ 161.250.000,00	83,9%
Recursos Próprios	R\$ 30.150.000,00	15,7%
Transferência Direta + Recursos Próprios	R\$ 900.000,00	0,47%

Fonte - Relatório de Finalização SEI 1517264.

Embora o valor registrado na ata tenha sido de R\$ 150 milhões, o valor efetivamente contratado ultrapassou esse montante em 28%, atingindo R\$ 192,3 milhões, ou seja, 128% do previsto inicialmente. Esse aumento decorreu da quantidade de veículos efetivamente autorizados ou contratados com base na ata.

Duas solicitações concentraram 17% do total executado:

Quadro 6 – Duas maiores solicitações de ônibus escolares no Pregão nº 29/2013.

Nº Solicitação	Entidade	UF	Tipo de Pagamento	Valor Total (R\$)
53475	Secretaria de Educação do Estado de SC	SC	Transferência Direta	15.000.000,00
65038	Secretaria de Estado da Educação de SE	SE	Recursos Próprios	10.050.000,00

Fonte - Relatório de Finalização SEI 1517264.

Por outro lado, 494 solicitações foram de apenas uma unidade de ônibus (R\$ 150 mil cada).

Os ônibus acessíveis foram fornecidos em quatro configurações diferentes, com 1 a 4 boxes (áreas reservadas para cadeiras de rodas). Dentre os veículos contratados, houve a seguinte distribuição por tipo:

Quadro 7 – Tipos de ônibus acessíveis fornecidos no Pregão nº 29/2013.

Tipo de Veículo	Percentual de Solicitações
(nº de boxes para cadeiras de rodas)	
1 box	60,0%

2 boxes	17,8%
3 boxes	(não informado)
4 boxes	(não informado)

Fonte - Relatório de Finalização SEI 1517264.

O controle de qualidade esteve previsto em edital, com exigência de apresentação de protótipo ao Inmetro antes de qualquer adesão à ata. A inspeção técnica foi condição para início das contratações. Adicionalmente, o FNDE poderia realizar visitas técnicas à fábrica da empresa vencedora e aos locais de entrega, a qualquer tempo, para aferir a conformidade dos veículos com as especificações técnicas estabelecidas no edital.

A licitação foi precedida de Audiência Pública realizada em 18/04/2013, no auditório do FNDE, com a participação de representantes do MEC, fornecedores e o Inmetro.

O Relatório seguinte localizado foi do Pregão Eletrônico nº 41/2015, cujo objeto referia-se à eventual aquisição de veículos acessíveis para o transporte escolar diário de estudantes — Ônibus Urbano Escolar Acessível (ONUREA) — com o objetivo de atender as entidades educacionais das redes públicas de ensino nos Estados, no Distrito Federal e nos Municípios, conforme especificações técnicas constantes do Termo de Referência – Anexo I do edital. A empresa vencedora do certame foi a Marcopolo S/A, CNPJ nº 88.611.835/0008-03, tendo sido formalizada a Ata de Registro de Preços nº 36/2015, com vigência de 23/12/2015 a 23/12/2016, conforme consta no Processo SEI nº 0481759 (págs. 50 a 53).

Na referida ata, foi registrado o seguinte item:

Quadro 8 – Especificação do item registrado no Pregão nº 41/2015.

Item	Objeto	Quantidade	Valor Unitário	Valor Total
01	Ônibus Urbano Escolar Acessível - ONUREA	500	R\$ 186.400,00	R\$ 93.200.000,00

Fonte - Relatório de Finalização SEI 1517264.

O item foi devidamente cadastrado no SIGARPWEB, utilizado para acompanhar e autorizar as solicitações de adesão. Durante a vigência da ARP, foram recebidas 118 solicitações, das quais 83 (70,3%) foram autorizadas para contratação ou resultaram em contrato firmado. Das 83 solicitações autorizadas /contratadas, 55 (66,3%) foram feitas com pagamento por meio de recursos transferidos diretamente pelo FNDE (Termo de Compromisso), enquanto 28 (33,7%) foram realizadas com recursos próprios das entidades solicitantes.

As 83 solicitações autorizadas/contratadas partiram de 79 entidades localizadas em 21 unidades da federação. Em relação ao número de entidades solicitantes por Estado, os destaques foram São Paulo (13,3%), Minas Gerais (10,8%), Rio de Janeiro (9,6%) e Goiás (9,6%). Por outro lado, os Estados com menor número de entidades foram Amazonas, Amapá, Paraíba e Pernambuco, cada um com 1,2% de participação. Quando analisada a distribuição por região geográfica, a maior concentração de solicitações partiu da Região Sudeste (45%), seguida pelo Nordeste (17%), Sul (13%), Centro-Oeste (13%) e Norte (12%).

O total de recursos movimentados pelas solicitações autorizadas foi de R\$ 44.736.000,00, dos quais R\$ 12.861.600,00 (28,8%) foram decorrentes de Transferência Direta do FNDE, enquanto R\$ 31.874.400,00 (71,3%) foram custeados com recursos próprios das entidades. A análise comparativa entre o número de solicitações e o volume de recursos evidencia que, apesar de a maioria das solicitações terem sido feitas com recursos transferidos pelo FNDE, o maior volume financeiro foi executado com recursos próprios, o que sugere uma maior capacidade de execução entre as entidades que dispõem de orçamento próprio. Em relação ao valor total registrado na ARP (R\$ 93.200.000,00), o percentual de execução, considerando as solicitações efetivamente autorizadas/contratadas (R\$ 44.736.000,00), foi de 48%.

As quatro solicitações com maior valor corresponderam a 49% do total de recursos movimentados. São elas:

Quadro 9 – Quatro maiores solicitações de ônibus escolares no Pregão nº 41/2015.

Nº da Solicitação	Entidade	UF	Tipo de Pagamento	Valor Total
71608	Prefeitura Municipal de Utinga	BA	Recurso Próprio	R\$ 1.864.000,00
70936	Prefeitura Municipal de Goianira	GO	Transferência Direta	R\$ 1.304.800,00

69495	Secretaria de Estado da Educação	GO	Recurso Próprio	R\$ 9.320.000,00
--------------	----------------------------------	----	-----------------	------------------

70339	Secretaria de Estado da Educação	GO	Recurso Próprio	R\$ 9.320.000,00
--------------	----------------------------------	----	-----------------	------------------

Fonte - Relatório de Finalização SEI 1517264.

Além dessas, 64 solicitações foram feitas para aquisição de apenas uma unidade do ônibus, com valor individual de R\$ 186.400,00.

O edital contemplava quatro configurações de veículos, com 1, 2, 3 ou 4 áreas reservadas (boxes) para cadeiras de rodas. Ao todo, foram solicitados 89 itens nas 83 solicitações autorizadas ou contratadas. Em alguns casos, uma mesma entidade demandou mais de um veículo. A distribuição dos itens por tipo de configuração foi a seguinte:

Quadro 10 – Tipos de ônibus acessíveis fornecidos no Pregão nº 41/2015.

Tipo de Veículo (nº de boxes para cadeiras de rodas)	Percentual de Itens Solicitados
1 box	64%
2 boxes	18%
3 boxes e 4 boxes	Demais 18% (distribuição não especificada)

Fonte - Relatório de Finalização SEI 1517264.

A predominância da demanda foi por veículos com apenas uma área reservada, o que pode indicar adequação à realidade dos sistemas de ensino demandantes, cujas necessidades específicas exigem veículos com menor capacidade de transporte adaptado.

Quanto aos principais resultados do Pregão Eletrônico nº 42/2015, cujo objeto foi a eventual aquisição de veículos acessíveis de transporte escolar diário de estudantes, denominados Ônibus Rural Escolar (ORE), conforme especificações do Termo de Referência. O certame foi dividido em sete itens nacionais, com estimativas totais de 5.300 veículos, distribuídos conforme a tabela a seguir:

Quadro 11 – Especificação do item registrado no Pregão nº 42/2015.

Item	Descrição	Quantidade	Abrangência
1	ORE 1 - até 7m, 1.500kg, com bloqueio de diferencial	300	Nacional
2	ORE 1 - até 7m, 1.500kg, com bloqueio de diferencial e plataforma elevatória	200	Nacional
3	ORE 1 (4x4) - até 7m, 1.500kg	800	Nacional
4	ORE 2 - até 9m, 3.000kg, com bloqueio de diferencial	800	Nacional
5	ORE 2 - até 9m, 3.000kg, com bloqueio, plataforma elevatória e 2 boxes para cadeiras de rodas	800	Nacional
6	ORE 3 - até 11m, 4.000kg, com bloqueio de diferencial	800	Nacional
7	ORE 3 - até 11m, 4.000kg, com bloqueio, plataforma elevatória e 2 boxes para cadeiras de rodas	800	Nacional

Fonte - Relatório de Finalização SEI 3470978

As Atas de Registro de Preços foram firmadas com as empresas Marcopolo S/A, MAN Latin America, Mercedes-Benz do Brasil e Iveco Latin America, com valores totais registrados que somam R\$ 1.032.736.800,00. Os itens, valores unitários e totais por fornecedor foram os seguintes:

Quadro 12 – Ata 01/2016 – MARCOPOLO S/A:

Item	Descrição	Quantidade	Valor Unitário	Valor Total
3	ORE 1 (4x4) – 7m / 1.500kg	800	R\$ 249.740,00	R\$ 199.792.000,00

Fonte - Relatório de Finalização SEI 3470978.

Quadro 13 – Ata 13/2016 – MAN LATIN AMERICA:

Item	Descrição	Quantidade	Valor Unitário	Valor Total
1	ORE 1 – 7m / 1.500kg com bloqueio	300	R\$ 160.000,00	R\$ 48.000.000,00
2	ORE 1 – 7m / 1.500kg com bloqueio e plataforma	200	R\$ 168.000,00	R\$ 33.600.000,00

Fonte - Relatório de Finalização SEI 3470978.

Quadro 14 – Ata 14/2016 – MERCEDES-BENZ:

Item	Descrição	Quantidade	Valor Unitário	Valor Total
6	ORE 3 – 11m / 4.000kg com bloqueio	800	R\$ 230.210,00	R\$ 184.168.000,00
7	ORE 3 – 11m / 4.000kg com bloqueio e plataforma	800	R\$ 242.100,00	R\$ 193.680.000,00

Fonte - Relatório de Finalização SEI 3470978.

Quadro 15 – Ata 15/2016 – IVECO LATIN AMERICA:

Item	Descrição	Quantidade	Valor Unitário	Valor Total
4	ORE 2 – 9m / 3.000kg com bloqueio	800	R\$ 227.871,00	R\$ 182.296.800,00
5	ORE 2 – 9m / 3.000kg com bloqueio, plataforma e 2 boxes	800	R\$ 239.000,00	R\$ 191.200.000,00

Fonte - Relatório de Finalização SEI 3470978.

Durante a vigência das atas, foram recebidas 1.436 solicitações de adesão, das quais 1.174 resultaram em contratação, totalizando R\$ 774.453.772,00. Destas, 401,9 milhões foram pagos com recursos próprios, 370 milhões via Termo de Compromisso, e 2,49 milhões por meio combinado.

A distribuição do uso por Ata foi:

Quadro 16 – Percentual de utilização das Atas do Pregão nº 42/2015.

Ata	Quantidade Registrada	Quantidade Utilizada	% Utilização	Valor Utilizado
01/2016	800	259	32,38%	R\$ 64.682.660,00
13/2016	500	480	96,00%	R\$ 78.256.000,00
14/2016	1.600	1.424	89,00%	R\$ 335.618.880,00
15/2016	1.600	1.247	77,94%	R\$ 295.896.232,00

Fonte - Relatório de Finalização SEI 3470978.

Entre os itens, destacaram-se os seguintes percentuais de utilização:

Quadro 17 – Percentual de utilização dos itens do Pregão nº 42/2015.

Item	Descrição Resumida	% de Utilização
5	ORE 2 – 9m com bloqueio e plataforma	131,88%
6	ORE 3 – 11m com bloqueio	96,00%
1	ORE 1 – 7m com bloqueio	99,33%
2	ORE 1 – 7m com bloqueio e plataforma	91,00%
7	ORE 3 – 11m com bloqueio e plataforma	81,25%
3	ORE 1 (4x4) – 7m	32,38%
4	ORE 2 – 9m com bloqueio	24,00%

Fonte - Relatório de Finalização SEI 3470978.

As adesões foram feitas por 1.064 entidades de 26 Estados e o DF, com maior número de solicitações oriundas do Paraná (12,59%) e Minas Gerais (11,00%).

Em relação aos fornecedores, foram identificadas e solucionadas pendências na alimentação do sistema SIGARP, relativas à inserção de contratos e notas fiscais, com ações de checagem, notificações e justificativas devidamente protocoladas.

Dando continuidade à análise das contratações similares anteriores, também foi identificado o Pregão Eletrônico nº 43/2015, cujo objeto tratava da eventual aquisição de veículos acessíveis para transporte escolar diário de estudantes — Ônibus Urbano Escolar Acessível (ONUREA) com piso baixo — em atendimento às entidades educacionais das redes públicas de ensino nos Estados, Distrito Federal e Municípios, conforme especificações constantes no Termo de Referência – Anexo I do edital. A empresa vencedora foi a **Man Latin America Indústria e Comércio de Veículos LTDA., CNPJ nº 06.020.318/0001-10**, com a qual foi formalizada a **Ata de Registro de Preços nº 11/2016**, com vigência de 04/04/2016 a 04/04/2017, conforme processo SEI nº 0744789.

Na referida ata, foi registrado o seguinte item:

Quadro 18 – Especificação do item registrado no Pregão nº 43/2015.

Item	Objeto	Quantidade	Valor Unitário	Valor Total
01	Ônibus Urbano Escolar Acessível – ONUREA Piso Baixo	250	R\$ 227.900,00	R\$ 56.975.000,00

Fonte - Relatório de Finalização SEI 1523242.

O item foi cadastrado no SIGARPCWEB – Sistema de Gerenciamento de Atas de Registro de Preço, utilizado para gerenciar as solicitações de adesão. Durante a vigência da ARP, foram recebidas 19 solicitações, das quais 12 (63,2%) foram autorizadas ou contratadas, conforme planilha anexa (SEI nº 1524791). Dessas 12 solicitações, 7 (58,3%) foram custeadas com recursos próprios das entidades demandantes, e 5 (41,7%) foram realizadas com Transferência Direta via Termo de Compromisso do FNDE.

As 12 solicitações autorizadas ou contratadas foram realizadas por 12 entidades distribuídas em 9 estados, sendo os mais representativos: São Paulo (16,7%), Santa Catarina (16,7%) e Goiás (16,7%). Os demais estados – Bahia, Minas Gerais, Pará, Pernambuco, Paraná e Rio de Janeiro – apresentaram um percentual de participação individual de 8,33%. A distribuição das entidades por região do país foi a seguinte: Sudeste (33%), Sul (25%), Centro-Oeste (17%), Nordeste (17%) e Norte (8%).

As solicitações autorizadas ou contratadas totalizaram um volume financeiro de R\$ 5.013.800,00, distribuído da seguinte forma:

Quadro 19 – Tipos de recursos utilizados para aquisição dos ônibus escolares.

Tipo de Recurso	Valor (R\$)	Percentual
Transferência Direta FNDE	R\$ 3.190.600,00	63,3%
Recursos Próprios	R\$ 1.823.200,00	36,4%

Fonte - Relatório de Finalização SEI 1523242.

Apesar de a maioria das entidades ter utilizado recursos próprios (58,3% das solicitações), a maior parte do volume financeiro foi movimentada via recursos transferidos diretamente pelo FNDE (63,3%). Isso indica que as solicitações custeadas por recursos próprios foram, em média, de menor valor. Em comparação ao valor total registrado na ata (R\$ 56.975.000,00), o percentual de execução da ARP foi de 8,8%, considerando o total efetivamente autorizado ou contratado (R\$ 5.013.800,00).

A solicitação de maior valor financeiro representou 50% do total das solicitações custeadas por Transferência Direta. Abaixo, a descrição:

Quadro 20 – Especificação da maior aquisição dos ônibus escolares.

Nº da Solicitação	Entidade	UF	Tipo de Pagamento	Valor Total
72363	Prefeitura Municipal de Recife	PE	Transferência Direta	R\$ 1.595.300,00

Fonte - Relatório de Finalização SEI 1523242.

Por outro lado, das 12 solicitações autorizadas, 8 foram feitas para aquisição de apenas uma unidade do veículo, cada uma no valor de R\$ 227.900,00.

O edital especificava cinco diferentes configurações de veículos acessíveis, variando conforme a quantidade de portas de serviço, número de boxes para cadeiras de rodas e de assentos individuais:

Quadro 21 – Configurações de veículos acessíveis disponíveis.

Configuração	Box para Cadeira de Rodas	Nº de Assentos Individuais
--------------	---------------------------	----------------------------

01 porta de serviço	01	21
01 porta de serviço	02	18
01 porta de serviço	03	16
02 portas de serviço	01	18
02 portas de serviço	02	16

Fonte - Relatório de Finalização SEI 1523242.

Entre as solicitações efetivadas, a configuração mais demandada foi a de veículo com 01 box para cadeira de rodas e 01 porta de serviço, correspondendo a 58,3% dos itens solicitados. Já a configuração com 03 boxes para cadeiras de rodas e 01 porta de serviço respondeu por 25,0% das solicitações, o que sugere uma preferência por modelos mais compactos e com menor capacidade de acessibilidade, possivelmente refletindo o perfil de atendimento das redes educacionais demandantes.

Essa baixa taxa de adesão (8,8% de execução da ARP), aliada à concentração de demandas por unidades individuais e à diversidade de configurações, sugere que o modelo de ônibus com piso baixo não atendeu de forma ampla ou padronizada às necessidades dos entes federativos.

Quanto ao Pregão Eletrônico nº 18/2017, o objeto foi a eventual aquisição de veículos acessíveis para o transporte escolar diário de estudantes, denominados Ônibus Urbano Escolar Acessível (ONUREA), destinados ao atendimento das redes públicas de ensino dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios. O processo foi homologado em 04/04/2018 e resultou na assinatura de duas Atas de Registro de Preços com empresas distintas, conforme quadro abaixo:

Quadro 22 – Especificação das Atas de Registro de Preços resultantes do Pregão nº 18/2017.

Processo SEI	Empresa	CNPJ	Ata de Registro de Preços	Vigência
23034.010764/2018-59	MAN Latin America Indústria e Comércio de Veículos Ltda.	06.020.318/0001-10	nº 03/2018	29/07/2015 a 29/07/2016
23034.010505/2018-28	Marcopolo S/A	88.611.835/0008-03	nº 04/2018	12/04/2018 a 12/04/2019

Fonte - Relatório de Finalização SEI 1702449.

Na Ata nº 03/2018 foi registrado o item 1, referente ao Ônibus Urbano Escolar Acessível – Piso Alto, com abrangência nacional. O veículo possui comprimento máximo de 7.000 mm, capacidade de carga útil líquida mínima de 1.500 kg, com capacidade para transportar pelo menos 23 passageiros adultos sentados ou 29 estudantes sentados, além do motorista, e é equipado com Dispositivo de Poltrona Móvel (DPM) para acessibilidade.

Quadro 23 – Especificação do item vinculado a Ata nº 03/2018.

Item	Descrição	Abrangência	Quantidade	Valor Unitário	Valor Total
1	ONUREA Piso Alto – com DPM	Nacional	200	R\$ 199.940,00	R\$ 39.988.000,00

Fonte - Relatório de Finalização SEI 1702449.

Já a Ata nº 04/2018 registrou o item 2, correspondente ao Ônibus Urbano Escolar Acessível – Piso Baixo, também com abrangência nacional. Este veículo possui especificações semelhantes em termos de comprimento e carga útil, mas comporta no mínimo 16 passageiros adultos sentados ou 21 estudantes, além do motorista, sendo equipado com rampa de acesso veicular.

Quadro 24 – Especificação do item vinculado a Ata nº 04/2018.

Item	Descrição	Abrangência	Quantidade	Valor Unitário	Valor Total
2	ONUREA Piso Baixo – com rampa	Nacional	200	R\$ 274.050,00	R\$ 54.810.000,00

Fonte - Relatório de Finalização SEI 1702449.

As duas Atas de Registro de Preços totalizaram um valor global registrado de R\$ 94.798.000,00, com divisão por itens e abrangência nacional. Os itens registrados foram cadastrados no SIGARPCWEB – Sistema de Gerenciamento de Atas de Registro de Preços, meio utilizado para administrar as adesões e utilizações.

Durante a vigência das Atas, foram recebidas 416 solicitações no SIGARPCWEB, das quais 312 foram autorizadas para contratação ou efetivamente contratadas. Dessas, 166 solicitações foram vinculadas à Ata nº 03/2018, resultando na contratação integral dos 200 itens registrados, com valor total de R\$ 39.988.000,00. A maioria das solicitações foi paga por meio de Transferência Direta do FNDE (161), com apenas 5 solicitações pagas com recursos próprios das entidades demandantes.

Quadro 25 – Tipo de financiamento empregado para aquisição de veículos da Ata nº 03/2018.

Ata	Abrangência	N.º Solicitações	N.º Itens	Fonte de Recursos	Valor Total
03/2018	Nacional	166	200	Recurso Próprio (5) / Transferência Direta (161)	R\$ 39.988.000,00

Fonte - Relatório de Finalização SEI 1702449.

A Ata nº 04/2018 contou com 163 solicitações autorizadas ou contratadas, também correspondendo aos 200 itens registrados, e totalizando R\$ 54.810.000,00. Apenas uma das solicitações foi paga com recursos próprios; as demais (162) foram pagas com recursos transferidos pelo FNDE.

Quadro 26 – Tipo de financiamento empregado para aquisição de veículos da Ata nº 04/2018.

Ata	Abrangência	N.º Solicitações	N.º Itens	Fonte de Recursos	Valor Total
04/2018	Nacional	163	200	Recurso Próprio (1) / Transferência Direta (162)	R\$ 54.810.000,00

Fonte - Relatório de Finalização SEI 1702449.

Ao todo, foram efetivadas 329 solicitações contratadas ou autorizadas, provenientes de 662 entidades de 21 Estados. Os Estados com maior participação foram São Paulo (26,8%), Rio de Janeiro (11,8%), Pernambuco (11,3%) e Rio Grande do Sul (7,0%). Estados como Acre, Ceará, Espírito Santo e Piauí apresentaram menor adesão (0,3% cada). O volume total de recursos executados foi de R\$ 94.798.000,00, dos quais R\$ 1.273.750,00 (1,3%) foram pagos com recursos próprios e R\$ 93.524.250,00 (98,7%) com Transferência Direta do FNDE.

Quadro 27 – Tipo de financiamento empregado para aquisição de veículos.

Tipo de Pagamento	Total Autorizado	Valor Médio	Menor Valor	Maior Valor
Recurso Próprio	R\$ 1.273.750,00	R\$ 212.291,67	R\$ 199.940,00	R\$ 274.050,00
Transferência Direta	R\$ 93.524.250,00	R\$ 289.548,76	R\$ 199.940,00	R\$ 4.110.750,00

Fonte - Relatório de Finalização SEI 1702449.

A utilização integral dos 400 itens registrados (200 de cada Ata) resultou na execução de 100% do valor total registrado. A distribuição dos itens por Estado foi a seguinte:

Quadro 28 – Distribuição das aquisições de veículos por Estado.

UF	Piso Alto	Piso Baixo	Total
SP	66	41	107
RJ	27	20	47
PE	20	25	45
RS	10	18	28
PR	8	18	26
BA	14	12	26
MG	15	9	24
MA	1	22	23
RN	8	9	17
GO	12	5	17
SC	5	4	9
PB	1	4	5
PA	1	3	4
SE	3	1	4
AM	3	3	6
MT	1	1	2
MS	0	2	2
TO	1	1	2
AP	2	0	2
AC	1	0	1

CE	0	1	1
ES	0	1	1
PI	1	0	1

Fonte - Relatório de Finalização SEI 1702449.

O Estado de São Paulo liderou tanto em adesão ao modelo de ONUREA Piso Alto (33,0%) quanto ao Piso Baixo (20,5%), o que representa, no total, 26,8% da execução das duas Atas. Em termos temporais, os meses com maior número de solicitações foram junho (141), julho (63) e maio (50), totalizando 254 solicitações concentradas nesse período.

Observa-se que o segundo semestre da vigência das Atas teve menor volume de solicitações, o que se justifica pelo esgotamento dos quantitativos até outubro de 2018. As autorizações posteriores ocorreram devido à desistência de solicitações anteriores (nºs 77751, 78915, 78935, 79147, 19179, 80104, 82341 e 82499).

Na sequência, executou-se o Pregão Eletrônico nº 19/2017, cujo objeto é a eventual aquisição de veículos para transporte escolar diário de estudantes — denominados Ônibus Rural Escolar (ORE) — destinados a atender entidades educacionais das redes públicas de ensino da União, Estados, Distrito Federal e Municípios. A homologação do certame ocorreu em 16/04/2018. Os vencedores do pregão e as respectivas Atas de Registro de Preços firmadas estão apresentados no quadro a seguir:

Quadro 29 – Especificação das Atas de Registro de Preços resultantes do Pregão nº 19/2017.

Processo de Gerenciamento	Empresa	CNPJ	Ata	Vigência
23034.015341/2018-25	MAN Latin America Indústria e Comércio de Veículos Ltda.	06.020.318/0001-10	07/2018	20/04/2018 a 20/04/2019
23034.015385/2018-55	Marcopolo S/A	88.611.835/0008-03	08/2018	20/04/2018 a 20/04/2019
23034.015439/2018-82	Mercedes-Benz do Brasil Ltda.	59.104.273/0001-29	11/2018	26/04/2018 a 26/04/2019

Fonte - Relatório de Finalização SEI 1730197.

Conforme estabelecido no edital, os itens foram registrados com abrangência nacional. A Ata nº 07/2018 contemplou os seguintes itens:

Item	Descrição	Quantidade	Valor Unitário	Valor Total
2	Ônibus Rural Escolar – ORE 1: comprimento máximo de 7.000 mm, capacidade de carga útil líquida mínima de 1.500 kg, capacidade para ao menos 23 passageiros adultos sentados ou 29 estudantes sentados, além do condutor. Equipado com Dispositivo de Poltrona Móvel (DPM).	1.600	R \$ 189.900,00	R \$ 303.840.000,00
5	Ônibus Rural Escolar – ORE 3: comprimento máximo de 11.000 mm, carga útil líquida mínima de 4.000 kg, capacidade para 40 adultos ou 59 estudantes sentados, com DPM.	1.600	R \$ 228.912,00	R \$ 366.259.200,00

Fonte - Relatório de Finalização SEI 1730197.

A Ata nº 08/2018 registrou o item abaixo:

Item	Descrição	Quantidade	Valor Unitário	Valor Total

3	Ônibus Rural Escolar – ORE 1 (4x4): tração nas quatro rodas, comprimento máximo de 7.000 mm, carga útil líquida mínima de 1.500 kg, capacidade para 23 adultos ou 29 estudantes sentados, além do condutor, com DPM.	800	R \$ 271.500,00	R \$ 217.200.000,00
---	--	-----	--------------------	------------------------

Fonte - Relatório de Finalização SEI 1730197.

A Ata nº 11/2018 contemplou o seguinte item:

Item	Descrição	Quantidade	Valor Unitário	Valor Total
4	Ônibus Rural Escolar – ORE 2: comprimento máximo de 9.000 mm, carga útil líquida mínima de 3.000 kg, capacidade para 32 adultos ou 44 estudantes sentados, com DPM.	1.600	R \$ 226.550,00	R \$ 362.480.000,00

Fonte - Relatório de Finalização SEI 1730197.

Dessa forma, o valor total registrado no âmbito do Pregão Eletrônico nº 19/2017 foi de R\$ 1.249.779.200,00, considerando a soma dos quantitativos e valores das três atas.

No que se refere à utilização das Atas de Registro de Preços, os itens foram devidamente cadastrados no sistema SIGARPWEB – Sistema de Gerenciamento de Atas de Registro de Preços, utilizado para acompanhar e processar as adesões. Durante o período de vigência, foram registradas 3.219 solicitações no sistema, das quais 2.230 foram autorizadas para contratação ou efetivamente contratadas. Destas, 2.219 foram provenientes de Órgãos Participantes de Compra Nacional (OPCN) e 11 de Órgãos Não Participantes (ONP). Ressalta-se que algumas solicitações aparecem duplicadas em razão da vinculação a mais de uma ata e por apresentarem diferentes status no sistema (Deferido CGARC, Contrato Gerado, Contrato Firmado).

A Ata nº 07/2018 apresentou o maior volume de utilização, com 1.427 solicitações autorizadas ou contratadas, totalizando 3.187 itens. Destas, 294 foram custeadas com recursos próprios das entidades e 1.427 por meio de transferência direta de recursos do FNDE, totalizando R\$ 667.786.548,00.

A Ata nº 08/2018 registrou 383 solicitações autorizadas, sendo 29 pagas com recursos próprios e 354 com transferência direta do FNDE, totalizando 704 itens e um montante de R\$ 191.136.000,00.

Já a Ata nº 11/2018 teve 558 solicitações aprovadas ou contratadas, com 151 custeadas com recursos próprios e 457 por transferência direta, correspondendo a 1.588 itens e totalizando R\$ 359.761.400,00.

A soma das solicitações autorizadas para as três atas totaliza R\$ 1.214.990.578,00, o que representa uma execução de 97,2% em relação ao valor total registrado. Desses valores, R\$ 467.655.478,00 (38,5%) foram pagos com recursos próprios das entidades e R\$ 747.335.100,00 (61,5%) com recursos transferidos diretamente pelo FNDE.

As solicitações contemplaram 1.861 entidades de 26 Estados e do Distrito Federal. Os maiores volumes de pedidos por tipo de veículo foram: ORE 1 (4x4), com destaque para o Estado de São Paulo (38,8% das solicitações desse modelo); ORE 1, com maior volume em Goiás (20,3%); ORE 2, também com predomínio em São Paulo (39,5%); e ORE 3, com maior demanda pela Bahia (18,7%).

Quanto à distribuição temporal das solicitações autorizadas, os meses com maior concentração foram junho (544), maio (234), janeiro (263) e julho (258), totalizando 1.299 pedidos apenas nesses quatro meses. Este padrão evidencia o comportamento sazonal das adesões, alinhado ao calendário de planejamento dos entes federados.

Já o Pregão Eletrônico n.º 11/2019 teve como objetivo o registro de preços para a aquisição futura e eventual de ônibus escolares, abrangendo sete modelos distintos, entre os quais estão os Ônibus Rural Escolar (ORE) nos modelos Zero (4x4), 1, 1 (4x4), 2 e 3, além dos Ônibus Urbanos Escolares Acessíveis (ONUREA) com piso alto e piso baixo. A licitação resultou na formalização de seis Atas de Registro de Preços (ARP), celebradas com quatro fornecedores distintos, totalizando 6.200 unidades registradas e o valor global de R\$ 1.468.144.400,00. Segue Quadro resumo dessa execução.

Quadro 30 - Resumo Geral das Atas resultantes do Pregão 11/2019 – Ônibus Escolar.

Ata	Item	Fornecedor	Qtde. Registrada	Qtde. Utilizada	% Utilização	Valor Total (R\$)
07/2019	ORE 1 e ORE 3	MAN Latin America	3.200	3.199	99,97%	706.531.200,00
09/2019	ONUREA Piso Baixo	San Marino	400	346	86,5%	117.200.000,00

10/2019	ONUREA Piso Alto	MAN Latin America	400	399	99,8%	89.160.000,00
11/2019	ORE 1 (4x4)	San Marino	800	797	99,6%	219.200.000,00
01/2020	ORE Zero (4x4)	Agrale	200	197	98,5%	79.253.200,00
02/2020	ORE 2	CNH Industrial	1.200	1.197	99,8%	256.800.000,00

Fonte - Relatório de Finalização SEI 3080356 (p. 19 a 38).

Assim, a análise da execução das atas revelou um alto índice de utilização, evidenciando o sucesso do planejamento e da adesão pelos entes federativos. As atas 07/2019, 10/2019, 11/2019, 01/2020 e 02/2020 apresentaram percentuais superiores a 98%, com destaque para a ata 07/2019, que atingiu 99,97% de execução. A única ata com percentual consideravelmente inferior foi a 09/2019, correspondente ao ônibus acessível com piso baixo, cuja execução foi de 86,5%, possivelmente por menor demanda ou pelo custo unitário mais elevado.

No total, foram registradas 2.357 solicitações durante a vigência das atas, sendo 2.028 deferidas e resultando em autorização para contratação ou efetivação de contrato. Dentre essas, 2.025 solicitações partiram de órgãos participantes da compra nacional e apenas 3 de órgãos não participantes (carona). As aquisições foram financiadas, em sua maioria, por meio de transferência direta de recursos do FNDE (1.671 solicitações), mas também houve participação significativa de recursos próprios por parte dos entes (357 solicitações).

Em relação às fontes de financiamento utilizadas nas aquisições com recursos próprios, destaca-se a diversidade. As quatro fontes mais utilizadas foram: Orçamento Anual (24%), Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica – FUNDEB (19%), Fundo de Manutenção e Desenvolvimento do Ensino Fundamental – FUNDEF (14%) e Recursos Próprios (11%). Também foram identificadas fontes como Salário-Educação, Manutenção e Desenvolvimento do Ensino (MDE), Emendas Parlamentares, Convênios Estaduais e até mesmo recursos do Pré-Sal, demonstrando que os entes recorreram a múltiplas estratégias para garantir sua participação na iniciativa.

A distribuição da demanda por tipo de ônibus escolar mostrou uma tendência clara de preferência pelos modelos rurais. O item mais solicitado foi o ORE 3, com 1.600 unidades, seguido do ORE 1, com 1.599. O Estado de São Paulo destacou-se como principal demandante do modelo ORE 3, com 706 unidades adquiridas, representando 44,1% do total do item. Tocantins foi o maior demandante do ORE 1 (25,3%), enquanto o Paraná liderou na aquisição do ORE 2 (17,5%). Para o modelo ORE 1 (4x4), a Bahia foi o maior solicitante (17,3%), enquanto o Acre concentrou a maior parte dos pedidos do modelo ORE Zero (4x4), com 72 das 197 unidades, ou 36,5%.

Os dados também revelam que a maior concentração de solicitações ocorreu entre janeiro e março de 2020, período que concentrou mais de 900 adesões ao sistema SIGARP, responsável pelo gerenciamento das atas. Esse comportamento está alinhado ao início do ano letivo e ao planejamento de execução orçamentária pelos entes federativos. Após esse pico inicial, verificou-se uma redução gradativa nas solicitações mensais, compatível com a diminuição do saldo nas atas e com os impactos administrativos da pandemia da COVID-19.

Por fim, o percentual geral de execução das atas foi de 98,7%, demonstrando o sucesso do planejamento e da operacionalização do pregão, além do elevado interesse dos entes federativos pela aquisição dos ônibus escolares por meio do modelo de Registro de Preços Nacional.

O próximo Registro de Preços Nacional realizado foi o do Pregão Eletrônico nº 06/2021 que teve por objeto a eventual aquisição de veículos escolares do tipo Ônibus Rural Escolar (ORE) e Ônibus Urbano Escolar Acessível (ONUREA), com vistas ao atendimento das redes públicas de ensino dos Estados, Distrito Federal e Municípios. O processo resultou na formalização de quatro Atas de Registro de Preços (ARP), abrangendo sete tipos de veículos escolares, com um quantitativo total de 7.000 unidades e valor global registrado de R\$ 2.241.482.000,00.

As atas foram celebradas com os fornecedores Mercedes-Benz do Brasil Ltda., San Marino Ônibus Ltda., Agrale S/A e Volkswagen Truck & Bus Indústria e Comércio de Veículos Ltda. Cada fornecedor foi responsável por diferentes itens do pregão, todos de abrangência nacional. O maior volume registrado foi do modelo ORE 3, com 2.500 unidades previstas na ARP nº 13/2021, ao custo unitário de R\$ 317.900,00.

Durante a vigência das atas, o FNDE recebeu 2.191 solicitações de adesão de órgãos participantes, das quais 1.722 foram autorizadas para contratação ou resultaram em contratos firmados. Essas solicitações envolveram tanto o uso de Recursos Próprios (857 solicitações) quanto de Transferência Direta do FNDE por meio de Termos de Compromisso (865 solicitações).

A execução das atas está demonstrada no quadro a seguir:

Quadro 31 – Execução das atas relacionadas ao Pregão Eletrônico nº 06/2021.

Item	Tipo de Veículo	Qtde Registrada	Qtde Utilizada	% Utilização	Valor Total (R\$)
1	ORE Zero (4x4)	500	209	41,80%	109.725.000,00

2	ORE 1	1.200	1.196	99,66%	284.408.800,00
3	ORE 1 (4x4)	1.000	997	99,70%	359.996.760,00
4	ORE 2	1.000	996	99,60%	278.083.200,00
5	ORE 3	2.500	2.490	99,60%	791.571.000,00
6	ONUREA Piso Alto	400	396	99,00%	102.682.800,00
7	ONUREA Piso Baixo	400	399	99,75%	154.484.820,00
	TOTAL GERAL	7.000	6.683	95,47%	2.080.952.380,00

Fonte - Relatório de Finalização SEI 3786704

Observa-se que todos os itens, com exceção do ORE Zero (item 1), foram utilizados em mais de 99% de sua capacidade registrada. A baixa adesão ao ORE Zero pode estar relacionada a sua menor capacidade de transporte ou ao seu valor unitário elevado (R\$ 525.000,00), o que limitou o interesse dos entes federativos.

Quanto à origem dos recursos utilizados nas contratações, o total autorizado foi distribuído da seguinte forma:

- Recursos Próprios dos Entes: R\$ 1.601.379.580,00 (76,9%)
- Transferência Direta (Termo de Compromisso): R\$ 479.572.800,00 (23,1%)

O valor médio das solicitações pagas com recursos próprios foi de R\$ 1.606.198,17, enquanto aquelas pagas por transferência direta tiveram valor médio de R\$ 531.677,16. Esse dado evidencia que os entes com maior capacidade orçamentária mobilizaram recursos próprios para aquisição de maior número de veículos.

Em termos geográficos, os pedidos partiram de 1.304 entidades de 26 estados brasileiros, com destaque para Minas Gerais (18,64%) e Paraná (7,32%). Os estados com menor volume de solicitações foram Acre, Amapá, Roraima e Tocantins, com menos de 1% cada.

A maior parte das adesões ocorreu nos três primeiros meses de vigência das atas – entre setembro e novembro de 2021 –, com novo pico em julho e agosto de 2022, indicando ciclos de planejamento orçamentário e encerramento de exercício.

Após o encerramento das atas, o FNDE realizou diligências junto aos fornecedores para sanar pendências no SIGARP relacionadas a inserção de contratos e notas fiscais. Todas as empresas atenderam às solicitações e os dados foram atualizados, incluindo a mudança de razão social da MAN Latin America para Volkswagen Truck & Bus na ARP nº 13/2021.

O Pregão Eletrônico FNDE nº 02/2022 teve por objeto a eventual aquisição de veículos do tipo Ônibus Rural Escolar (ORE), com vistas ao atendimento das entidades educacionais das redes públicas dos Estados, Distrito Federal e Municípios. A licitação previa originalmente quatro itens, mas o item 3, correspondente ao modelo ORE 2, foi fracassado e cancelado, restando os itens ORE 1, ORE 1 (4x4) e ORE 3. O valor global registrado nas Atas de Registro de Preços (ARP) nº 01/2022 e nº 03/2022 foi de R\$ 1.248.950.000,00, contemplando um total de 3.050 unidades.

As empresas contratadas foram a Ciferal Indústria de Ônibus Ltda. (posteriormente incorporada pela Marcopolo S.A.) e a Volkswagen Truck & Bus Indústria e Comércio de Veículos Ltda., ambas com abrangência nacional. A Volkswagen foi responsável pelos modelos ORE 1 e ORE 3, enquanto a Ciferal atuou no fornecimento do ORE 1 (4x4).

Durante a vigência das atas, foram recebidas 1.390 solicitações de adesão, das quais 1.089 foram autorizadas para contratação. As demais foram indeferidas, canceladas ou não concluídas. A grande maioria das solicitações partiu de órgãos participantes (OPCN), sendo apenas 13 solicitações de órgãos não participantes (caronas). As adesões resultaram em 2.268 unidades efetivamente utilizadas, representando cerca de 99% de execução em relação ao total disponível, conforme detalhado no quadro a seguir:

Quadro 32 – Execução das Atas do Pregão nº 02/2022.

Item	Tipo de Veículo	Qtde Registrada	Qtde Autorizada (final)	% Utilização Final	Valor Total (R\$)
------	-----------------	-----------------	-------------------------	--------------------	-------------------

1	Ônibus Rural Escolar – ORE 1	900	895	99,44%	302.510.000,00
2	Ônibus Rural Escolar – ORE 1 (4x4)	750	741	98,80%	359.385.000,00
4	Ônibus Rural Escolar – ORE 3	1.400	1.373	98,07%	569.795.000,00
TOTAL GERAL		3.050	3.009	98,66%	1.231.690.000,00

Fonte - Relatório de Finalização SEI 4819116.

As contratações foram financiadas majoritariamente com recursos próprios dos entes federativos (709 adesões), enquanto 402 solicitações foram realizadas com transferência direta de recursos do FNDE por meio de Termos de Compromisso. O valor total movimentado pelas solicitações autorizadas foi de R\$ 1.231.690.000,00, distribuído da seguinte forma:

- Recursos Próprios: R\$ 1.601.379.580,00
- Transferência Direta (Termo de Compromisso): R\$ 479.572.800,00

O valor médio por solicitação foi de R\$ 1.606.198,17 para recursos próprios e R\$ 531.677,16 para transferências diretas.

Em termos de distribuição regional, as adesões autorizadas vieram de 895 entidades em 26 estados, sendo Minas Gerais (19,89%) o estado com maior número de solicitações, seguido por Bahia (6,48%) e Paraná (6,26%). No entanto, o Paraná foi o estado com o maior número de itens autorizados (445 veículos), seguido por Minas Gerais (371) e Pernambuco (317).

Quadro 33 – Quantidade de Veículos Autorizados e Adquiridos por Estado.

UF	Total de Itens Autorizados	Principais Modelos
PR	445	ORE 1
MG	371	ORE 1, ORE 3
PE	317	ORE 1 (4x4), ORE 3
CE	249	ORE 3
PB	204	ORE 3

Fonte - Relatório de Finalização SEI 4819116.

Os meses com maior número de solicitações foram junho e julho de 2022, com um pico de 306 solicitações em julho. A tendência decresceu nos meses subsequentes, refletindo o uso inicial concentrado das atas logo após a publicação.

Após o encerramento da vigência, foram realizados cancelamentos de 2 unidades do ORE 1 e 18 do ORE 3, por problemas administrativos. Mesmo com esses ajustes, as taxas de execução das atas permaneceram acima de 98%, demonstrando alto nível de aproveitamento.

Todos os fornecedores prestaram as informações e atualizações necessárias no SIGARP, e nenhuma pendência relevante foi identificada. A empresa Ciferal, signatária da ARP nº 01/2022, foi incorporada pela Marcopolo S.A., que assumiu integralmente a responsabilidade pelos esclarecimentos, sem necessidade de alteração contratual.

Diante disso, conclui que o Pregão nº 02/2022 foi altamente exitoso, tanto em termos de execução física (quantidade de veículos efetivamente adquiridos) quanto de execução orçamentária, fortalecendo a política pública de transporte escolar e reafirmando a efetividade do modelo de registro de preços centralizado conduzido pelo FNDE.

Por último, tivemos o Pregão Eletrônico nº 06/2023 cujo objeto é o Registro de Preços para aquisição de Ônibus Rural Escolar, dos tipos ORE ZERO 4X4, ORE 1 4X4, ORE 1, ORE 2, ORE 3, e Ônibus Urbano Escolar, dos tipos ONUREA Piso Alto e ONUREA Piso Baixo, pelos Estados, Distrito

Federal e Municípios, para o transporte escolar diário de estudantes das redes públicas de ensino, no âmbito do Programa Caminho da Escola. Esse Pregão resultou nas Atas de Registro de Preços nº 02/2023, 04/2023, 05/2023 e 08/2023. Os itens registrados nas respectivas atas foram os seguintes:

Quadro 34 – Itens registrados no Pregão nº 06/2023 e suas respectivas Atas e vigências iniciais.

ITEM ESPECIFICAÇÃO		TIPO DE TRANSMISSÃO	MARCA	QUANT.	VALOR UNITÁRIO	VALOR TOTAL	Nº DA ATA	VIGÊNCIA INICIAL DA ATA	
1	ORE 1	Mecânica	VOLKSWAGEN	4.000	R\$ 412.000,00	R \$ 1.648.000.000,00	5/2023	05/12/2023	a 05/12/2024
2	ORE 2	Mecânica	IVECO/ON-HIGHWAY	3.600	R\$ 398.500,00	R \$ 1.434.600.000,00	8/2023	28/12/2023	a 28/12/2024
3	ORE 3	Mecânica	IVECO/ON-HIGHWAY	3.500	R\$ 469.499,00	R \$ 1.643.246.500,00	8/2023	28/12/2023	a 28/12/2024
4	ORE ZERO 4x4	Mecânica	Agrale	400	R\$ 677.000,00	R \$ 270.800.000,00	2/2023	05/12/2023	a 05/12/2024
5	ORE 1 4X4	Mecânica	MARCOPOLO	1.000	R\$ 581.878,00	R \$ 581.878.000,00	4/2023	04/12/2023	a 04/12/2024
6	ONUREA PA	Mecânica	VOLKSWAGEN	1.600	R\$ 399.000,00	R \$ 638.400.000,00	5/2023	05/12/2023	a 05/12/2024
7	ONUREA PB	Mecânica	MARCOPOLO	800	R\$ 648.480,00	R \$ 518.784.000,00	4/2023	04/12/2023	a 04/12/2024
8	ORE 1	Automática	MARCOPOLO	180	R\$ 493.553,00	R \$ 88.839.540,00	4/2023	04/12/2023	a 04/12/2024
11	ORE 1 4X4	Automática	MARCOPOLO	100	R\$ 689.000,00	R \$ 68.900.000,00	4/2023	04/12/2023	a 04/12/2024
13	ONUREA PB	Automática	MARCOPOLO	40	R\$ 680.085,00	R \$ 27.203.400,00	4/2023	04/12/2023	a 04/12/2024

Fonte - Ofício_In 4358108.

Em novembro de 2024, foi realizada análise da vantajosidade dos preços registrados nas Atas de Registro de Preços nº 02/2023, 04/2023, 05/2023 e 08/2023, com o objetivo de subsidiar a eventual prorrogação de sua vigência por mais doze meses, mediante aplicação de reajuste calculado com base na variação acumulada do Índice de Preços ao Produtor (IPP) nos últimos doze meses — correspondente a 5,89% até outubro de 2024 —, conforme previsão constante no Termo de Referência. Após essa avaliação, foram encaminhadas propostas de reajuste aos fornecedores, que manifestaram anuência nos seguintes termos:

Quadro 35 – Especificação do valor unitário reajustado para cada um dos itens prorrogados.

ITEM ESPECIFICAÇÃO		TIPO DE TRANSMISSÃO	MARCA	ATA DE REGISTRO DE PREÇOS	DE P R E Ç O REAJUSTADO (R\$)	VIGÊNCIA DO ITEM	FINAL
1	ORE 1	Mecânica	VOLKSWAGEN	05/2023	R\$ 436.266,80	05/12/2025	

4	ORE ZERO 4x4	Mecânica	AGRALE	02/2023	R\$ 716.875,30	05/12/2025
5	ORE 1 4X4	Mecânica	MARCOPOLO	04/2023	R\$ 616.150,61	04/12/2025
6	ONUREA PA	Mecânica	VOLKSWAGEN	05/2023	R\$ 422.501,10	05/12/2025
7	ONUREA PB	Mecânica	MARCOPOLO	04/2023	R\$ 686.675,47	04/12/2025
11	ORE 1 4X4	Automática	MARCOPOLO	04/2023	R\$ 729.582,10	04/12/2025
13	ONUREA PB	Automática	MARCOPOLO	04/2023	R\$ 720.142,01	04/12/2025

Fonte - Informação 4537 (SEI 4507044).

Em consulta ao Relatório de Demonstrativo Consolidado de Solicitação do SIGARP em 24/06/2025, foi contatado que o Pregão N° 6/2023 resultou em uma contratação expressiva para o transporte escolar, com aquisição total de 7.907 ônibus escolares, distribuídos entre diversas categorias e modelos. O valor global contratado alcançou a quantia de R\$ 3.841.775.205,93, demonstrando um forte investimento na melhoria do acesso à educação básica, especialmente em áreas rurais e de difícil acesso.

Os veículos foram classificados conforme o modelo, tração e tipo de transmissão, evidenciando a priorização dos modelos com transmissão mecânica, notadamente os das categorias ORE 1, ORE 2 e ORE 3, que juntos representam a maior parte da execução.

Quadro 36 – Quantitativo e Valor executados por Tipo de Ônibus

Tipo de Ônibus Escolar	Quantidade	Valor Total (R\$)
ORE 1 – Transmissão Automática	176	86.865.328,00
ORE 1 – Transmissão Mecânica	2.460	1.073.216.328,00
ORE 2 – Transmissão Mecânica	1.250	527.464.562,50
ORE 3 – Transmissão Mecânica	2.049	1.018.665.452,01
ORE 0 (4x4) – Transmissão Mecânica	291	208.610.712,30
ORE 1 (4x4) – Transmissão Automática	16	11.673.313,60
ORE 1 (4x4) – Transmissão Mecânica	875	539.131.783,75
Ônibus Urbano Escolar Acessível – Piso Alto (ONUREA PA)	631	266.598.194,10
Ônibus Urbano Escolar Acessível – Piso Baixo (ONUREA PB - Auto)	11	7.921.562,11
Ônibus Urbano Escolar Acessível – Piso Baixo (ONUREA PB - Mec.)	148	101.627.969,56

Fonte - Relatório de Demonstrativo Consolidado de Solicitação do SIGARP em 24/06/2025.

A predominância de ônibus rurais reflete a política pública voltada à promoção do acesso à escola em zonas remotas. O modelo ORE 1 com transmissão mecânica foi o mais demandado, representando sozinho cerca de 31% do total adquirido. A execução contratual foi concentrada em alguns estados que responderam por parte significativa do total investido. O estado de Pernambuco (PE) se destacou amplamente, tanto em quantidade quanto em valor.

Quadro 37 – Top 5 Estados por Valor Contratado.

UF	Quantidade de Itens	Valor Total (R\$)
PE	2.014	1.041.927.872,65
BA	1.039	479.698.618,29
MG	561	261.986.843,82
CE	511	250.915.354,48
PR	435	203.147.698,42

Fonte - Relatório de Demonstrativo Consolidado de Solicitação do SIGARP em 24/06/2025.

Juntos, esses cinco estados representam mais da metade do total contratado, o que pode estar relacionado ao porte populacional, à extensão territorial e à demanda acumulada de renovação da frota escolar. A inclusão de modelos 4x4 e ônibus com piso alto mostra a preocupação com as condições de infraestrutura dos trajetos escolares, especialmente em regiões com estradas não pavimentadas. A presença de modelos urbanos acessíveis (ONUREA), embora em menor número, indica a atenção à acessibilidade no transporte escolar em centros urbanos. O investimento robusto e a diversidade de modelos contratados reforçam a função estruturante do FNDE na equalização de oportunidades educacionais por meio do acesso físico às escolas.

A análise das contratações anteriores realizadas pelo FNDE para aquisição de ônibus escolares no âmbito do Programa Caminho da Escola permite consolidar aprendizados valiosos que devem orientar o planejamento e a execução da próxima licitação. Ao longo de 14 Registros de Preços Nacionais (RPN) promovidos entre 2011 e 2023, observou-se evolução significativa nos processos, nos resultados alcançados e no aperfeiçoamento da política pública de transporte escolar.

As atas de registro de preços tradicionalmente adotaram vigência de 12 meses, com possibilidade de prorrogação por igual período, conforme dispõe a legislação vigente. A experiência demonstrou que esse prazo é adequado para atender ao fluxo de adesões por parte dos entes federativos, que realizam suas aquisições conforme disponibilidade orçamentária e aprovação de instrumentos de planejamento, como o PAR. Além disso, o prazo de 12 meses se mostra compatível com os cronogramas de produção e entrega dos veículos, que variam entre 130 e 260 dias, a depender da região geográfica e da quantidade contratada. A possibilidade de prorrogação, condicionada à comprovação da vantajosidade dos preços registrados, tem sido uma medida importante para garantir a continuidade da política pública, especialmente em anos de alta demanda. Portanto, recomenda-se manter esse modelo de vigência, com análise de vantajosidade antes da prorrogação, para assegurar equilíbrio entre previsibilidade, eficiência e flexibilidade administrativa.

No que se refere aos fornecedores, a política de aquisição de ônibus escolares atraiu os principais fabricantes nacionais do setor automotivo, promovendo ampla concorrência, maior competitividade de preços e diversificação das soluções técnicas disponíveis. O quadro a seguir apresenta os fornecedores que participaram das Atas de Registro de Preços (ARPs) desde 2011, conforme levantamento realizado junto ao SIGARP e ao Portal da Transparência.

Quadro 38 – Fornecedores participantes das ARPs para ônibus escolares.

Nº do Pregão Eletrônico	Empresa	CNPJ	UF	CNAE Principal
PE nº 18/2011	Volkswagen Truck & Bus Indústria e Comércio de Veículos Ltda	06.020.318/0001-10	SP	29.20-4-01 – Fabricação de caminhões e ônibus
	CNH Industrial do Brasil Ltda	01.844.555/0005-06	MG	29.20-4-01 – Fabricação de caminhões e ônibus

	Marcopolo S/A	88.611.835/0008-03	RS	29.20-4-01 – Fabricação de caminhões e ônibus
PE nº 10/2012	Marcopolo S/A	88.611.835/0008-03	RS	29.20-4-01 – Fabricação de caminhões e ônibus
PE nº 50/2012	Volkswagen Truck & Bus Indústria e Comércio de Veículos Ltda	06.020.318/0001-10	SP	29.20-4-01 – Fabricação de caminhões e ônibus
	Mercedes-Benz do Brasil Ltda	59.104.273/0001-29	SP	29.20-4-01 – Fabricação de caminhões e ônibus
	CNH Industrial do Brasil Ltda	01.844.555/0005-06	MG	29.20-4-01 – Fabricação de caminhões e ônibus
	Marcopolo S/A	88.611.835/0008-03	RS	29.20-4-01 – Fabricação de caminhões e ônibus
PE nº 29/2013	Iveco Latin America Ltda	01.844.555/0005-06	MG	29.20-4-01 – Fabricação de caminhões e ônibus
PE nº 63/2013	Volkswagen Truck & Bus Indústria e Comércio de Veículos Ltda	06.020.318/0001-10	SP	29.20-4-01 – Fabricação de caminhões e ônibus
	Mercedes-Benz do Brasil Ltda	59.104.273/0001-29	SP	29.10-7-00 – Fabricação de automóveis
	CNH Industrial do Brasil Ltda	01.844.555/0005-06	MG	29.20-4-01 – Fabricação de caminhões e ônibus
	Marcopolo S/A	88.611.835/0008-03	RS	29.20-4-01 – Fabricação de caminhões e ônibus
PE nº 41/2015	Marcopolo S/A	88.611.835/0008-03	RS	29.20-4-01 – Fabricação de caminhões e ônibus
PE nº 42/2015	Marcopolo S/A	88.611.835/0008-03	RS	29.20-4-01 – Fabricação de caminhões e ônibus
	MAN Latin America	06.020.318/0005-44	RJ	29.20-4-01 – Fabricação de caminhões e ônibus
	Mercedes-Benz do Brasil Ltda	59.104.273/0001-29	SP	29.20-4-01 – Fabricação de caminhões e ônibus
	Iveco Latin America Ltda	01.844.555/0005-06	MG	29.20-4-01 – Fabricação de caminhões e ônibus

PE nº 43/2015	MAN Latin America	06.020.318/0005-44	RJ	29.20-4-01 – Fabricação de caminhões e ônibus
PE nº 18/2017	MAN Latin America	06.020.318/0005-44	RJ	29.20-4-01 – Fabricação de caminhões e ônibus
	Marcopolo S/A	88.611.835/0008-03	RS	29.20-4-01 – Fabricação de caminhões e ônibus
PE nº 19/2017	Volkswagen Truck & Bus Indústria e Comércio de Veículos Ltda	06.020.318/0001-10	SP	29.20-4-01 – Fabricação de caminhões e ônibus
	Mercedes-Benz do Brasil Ltda	59.104.273/0001-29	SP	29.20-4-01 – Fabricação de caminhões e ônibus
	Marcopolo S/A	88.611.835/0008-03	RS	29.20-4-01 – Fabricação de caminhões e ônibus
PE nº 11/2019	Agrale S/A	88.610.324/0001-92	RS	28.31-3 - Fabricação de tratores agrícolas
	Ciferal Indústria de Ônibus Ltda	93.785.822/0001-06	RS	29.20-4-01 – Fabricação de caminhões e ônibus
	Volkswagen Truck & Bus Indústria e Comércio de Veículos Ltda	06.020.318/0001-10	SP	29.20-4-01 – Fabricação de caminhões e ônibus
	CNH Industrial do Brasil Ltda	01.844.555/0005-06	MG	29.20-4-01 – Fabricação de caminhões e ônibus
PE nº 06/2021	Agrale S/A	88.610.324/0001-92	RS	28.31-3 - Fabricação de tratores agrícolas
	Ciferal Indústria de Ônibus Ltda	93.785.822/0001-06	RS	29.20-4-01 – Fabricação de caminhões e ônibus
	Volkswagen Truck & Bus Indústria e Comércio de Veículos Ltda	06.020.318/0001-10	SP	29.20-4-01 – Fabricação de caminhões e ônibus
	Mercedes-Benz do Brasil Ltda	59.104.273/0001-29	SP	29.20-4-01 – Fabricação de caminhões e ônibus
PE nº 02/2022	Ciferal Indústria de Ônibus Ltda	93.785.822/0001-06	RS	29.20-4-01 – Fabricação de caminhões e ônibus
	Volkswagen Truck & Bus Indústria e Comércio de Veículos Ltda	06.020.318/0001-10	SP	29.20-4-01 – Fabricação de caminhões e ônibus

PE nº 06/2023	Agrale S/A	88.610.324/0001-92	RS	28.31-3 - Fabricação de tratores agrícolas
	Volkswagen Truck & Bus Indústria e Comércio de Veículos Ltda	06.020.318/0001-10	SP	29.20-4-01 – Fabricação de caminhões e ônibus
	IVG Brasil Ltda	36.519.422/0001-15	MG	29.20-4-01 – Fabricação de caminhões e ônibus
	Marcopolo S/A	88.611.835/0008-03	RS	29.20-4-01 – Fabricação de caminhões e ônibus

Fonte – Consulta SIGARP e Portal da Transparência (2025).

O Quadro 38 demonstra que as aquisições de ônibus escolares por meio de ARPs, entre 2011 e 2023, atraíram os principais fabricantes nacionais do setor automotivo, como Marcopolo, Volkswagen, CNH Industrial e Mercedes-Benz. A participação recorrente dessas empresas revela a solidez do mercado fornecedor e a atratividade da política pública. Observa-se também a entrada de novos players ao longo dos anos, como Agrale, IVG Brasil e Ciferal, ampliando a competitividade e a diversidade de soluções técnicas. A concentração das sedes das empresas nas regiões Sul e Sudeste indica um polo industrial predominante, com possíveis impactos logísticos. A evolução do quadro evidencia um ambiente de compras públicas estável, competitivo e capaz de responder às demandas do Programa Caminho da Escola.

Ainda, observou-se ampla adesão por parte dos entes federativos, com destaque para as regiões Sudeste e Nordeste, seguidas pelas regiões Sul, Norte e Centro-Oeste. São Paulo, Minas Gerais, Goiás, Paraná, Maranhão e Bahia figuraram entre os estados com maior volume de solicitações. Essa distribuição reforça a importância de prever mecanismos logísticos e contratuais que atendam com efetividade à diversidade territorial e operacional do país.

As experiências acumuladas também revelam que a maior parte dos entes demanda veículos com apenas um box para cadeira de rodas, o que indica que a configuração padrão com menor nível de adaptação atende à maioria das necessidades das redes públicas. Em contrapartida, modelos com piso baixo ou múltiplos boxes foram pouco contratados, registrando baixos percentuais de execução das atas, o que sugere a necessidade de criteriosa avaliação quanto à viabilidade de manter essas configurações nos próximos certames.

A sobre execução da ata do PE 29/2013 (128%) revela que a estimativa de demanda deve ser construída com base em dados robustos e realistas, considerando os históricos de adesões anteriores e as projeções de planejamento dos entes. Por outro lado, a baixa execução da ata do PE 43/2015 evidencia que características técnicas muito específicas, como o piso baixo, podem limitar a atratividade do item.

Outro ponto relevante foi a diversificação na fonte de recursos. Embora os repasses diretos do FNDE continuem sendo importantes, observou-se aumento das contratações com recursos próprios dos entes federativos, o que denota maior capacidade financeira e planejamento local. A política de isenção tributária prevista no Convênio ICMS 53/2007 contribuiu para esse cenário, ao reduzir os custos das aquisições e aumentar a autonomia dos entes para utilizar verbas próprias com maior efetividade.

No tocante à estrutura do edital, a exigência de apresentação de protótipos, a realização de inspeção técnica obrigatória e a implementação de controle de qualidade em duas etapas se mostraram essenciais para garantir a conformidade dos veículos com os padrões exigidos. A atuação do FNDE como entidade gerenciadora, inclusive com a possibilidade de realizar visitas técnicas durante a vigência das atas, foi considerada eficaz para assegurar o atendimento das especificações técnicas, preservar a integridade das entregas e prevenir falhas contratuais.

Adicionalmente, os dados indicam que o uso de indicadores financeiros como EBITDA e patrimônio líquido, especialmente para análise de exequibilidade de propostas com valores muito abaixo do mercado, deve ser mantido. Tais mecanismos contribuem para a seleção de fornecedores com capacidade operacional e financeira compatível com o porte do contrato, mitigando o risco de inadimplemento.

Outro aprendizado relevante refere-se ao papel do sistema SIGARPWEB na gestão das adesões e à importância da alimentação correta desse sistema com dados contratuais e fiscais, o que favorece a transparência, o controle institucional e a responsabilização dos agentes públicos e fornecedores.

Por fim, recomenda-se manter a vedação à participação de consórcios e cooperativas nas futuras licitações de ônibus escolares, uma vez que a experiência acumulada demonstra que o mercado nacional possui robustez e capacidade instalada suficiente para atender de forma individual às exigências técnicas e quantitativas do certame. Além disso, a não admissão de tais modelos organizacionais contribui para maior agilidade processual, redução de riscos contratuais e fortalecimento da competição direta entre fabricantes.

Diante do exposto, os aprendizados consolidados indicam que o FNDE vem acumulando boas práticas na condução de licitações de grande vulto e impacto social, como é o caso da aquisição de ônibus escolares, sendo essencial manter os avanços institucionais alcançados e promover os ajustes pontuais sugeridos com base na análise histórica para garantir o sucesso da próxima contratação.

DA PROMOÇÃO DA CONSULTA, AUDIÊNCIA PÚBLICA OU DIÁLOGO TRANSPARENTE

Durante o planejamento da fase preparatória desta licitação, foram consideradas as contribuições oriundas da Consulta Pública nº 1/2025 e da Audiência Pública nº 1/2025, ambas realizadas com o objetivo de aprimorar as especificações técnicas dos produtos abordados neste Estudo Técnico Preliminar (ETP).

A Consulta Pública nº 1/2025 foi realizada no período de 06/03/2025 a 19/03/2025, durante o qual foram recebidas contribuições (SEI nº 4697657). A área requisitante analisou as manifestações apresentadas e concluiu que algumas sugestões foram acatadas, outras não, e algumas foram encaminhadas para deliberação durante a Audiência Pública, conforme registrado na Informação nº 964/2025 - Coace/Cgpte/Dirae/FNDE (SEI nº 4739086), documento que detalha e justifica as decisões adotadas. Os Cadernos de Informações Técnicas (CITs) revisados foram apensados ao processo (SEI nº 4757152, 4757153, 4757154, 4757155 e 4757156).

A Audiência Pública nº 1/2025 foi publicada no Diário Oficial da União (DOU) em 30 de abril de 2025 (SEI nº 4777055) e realizada em 15 de maio de 2025 (SEI nº 4802737, 4802761, 4807360, 4809689 e 4810472). Durante o evento, foram recebidas contribuições presenciais e, nos cinco dias úteis subsequentes, por meio eletrônico (e-mail: comprasnacionais@fnde.gov.br). As contribuições recebidas via e-mail foram consolidadas e encaminhadas à área técnica, conforme registrado no SEI nº 4836133 e 4857062. A análise técnica foi conduzida pela área demandante, a qual considerou determinadas contribuições como relevantes, apresentando justificativas detalhadas (SEI nº 4902831). Os Cadernos de Informações Técnicas (CITs) atualizados foram apensados ao processo (SEI nº 5282649, 5282655, 5282659, 5282662 e 5294215).

OS DIFERENTES TIPOS DE SOLUÇÕES EM TERMOS DE ESPECIFICAÇÃO, COMPOSIÇÃO OU CARACTERÍSTICAS DOS BENS E /OU SERVIÇOS INTEGRANTES

Serão licitados os tipos de veículos escolares e respectivas especificações técnicas constantes nos Cadernos de Informações Técnicas (CIT) anexos, os quais refletem a padronização estabelecida pelo FNDE para atender às demandas do Programa Caminho da Escola. As soluções abrangem modelos destinados ao transporte urbano e rural, variando em capacidade de assentos, dimensões, tração, acessibilidade e robustez estrutural, de forma a atender à diversidade geográfica e social dos entes federados.

No mercado, observa-se a disponibilidade de diferentes alternativas para transporte escolar, que vão desde vans adaptadas com menor capacidade, passando por micro-ônibus de uso urbano, até ônibus urbanos de grande porte. Entretanto, esses veículos apresentam limitações significativas quando comparados às especificações padronizadas pelo FNDE. Vans e micro-ônibus comerciais, por exemplo, embora representem menor custo inicial, não possuem a robustez necessária para trafegar em estradas vicinais ou de difícil acesso, tampouco oferecem o mesmo nível de segurança exigido para o transporte coletivo de estudantes. Já os ônibus urbanos de maior porte, apesar da maior capacidade de transporte, não se mostram compatíveis com a realidade das vias rurais brasileiras, além de gerarem maiores custos de aquisição e manutenção.

Outro aspecto relevante diz respeito às condições de rodagem. Enquanto o mercado concentra-se em veículos com tração 4x2, mais adequados a uso urbano, o FNDE incorporou à sua padronização os modelos ORE 0 e ORE 1 com tração 4x4, projetados especificamente para enfrentar estradas não pavimentadas e regiões de difícil acesso, realidade comum em municípios rurais.

No tocante à acessibilidade, ainda que o mercado disponha de veículos com plataformas elevatórias, nem todos atendem integralmente às normas técnicas brasileiras, especialmente no que se refere à adequação de espaços internos, assentos preferenciais e segurança de cadeirantes. Os modelos padronizados pelo FNDE – ONUREA Piso Alto, com plataforma elevatória veicular, e ONUREA Piso Baixo, com embarque sem degraus – foram concebidos em estrita conformidade com as normas da ABNT, garantindo acessibilidade plena e conforto a estudantes com deficiência ou mobilidade reduzida.

Quanto à sustentabilidade e eficiência energética, já há no mercado iniciativas de veículos elétricos e híbridos voltados ao transporte escolar. Todavia, tais soluções ainda apresentam elevado custo de aquisição, baixa disponibilidade de infraestrutura de recarga e limitada rede de manutenção no país, fatores que comprometem a viabilidade de sua adoção em escala nacional no curto prazo. Os modelos previstos pelo FNDE utilizam motores compatíveis com o Proconve P-8 (Euro 6), atendendo plenamente à legislação ambiental vigente e garantindo equilíbrio entre viabilidade econômica, desempenho e sustentabilidade.

A rede de manutenção e assistência técnica também se mostra um fator decisivo. Enquanto veículos importados ou de nicho sofrem com restrições na oferta de peças e serviços autorizados, os modelos padronizados pelo FNDE exigem cobertura nacional, com oficinas e concessionárias presentes em todas as unidades da Federação, assegurando manutenção preventiva obrigatória, reposição de peças e suporte técnico contínuo.

Dessa forma, a análise comparativa evidencia que, embora existam soluções variadas disponíveis no mercado, os modelos padronizados pelo FNDE (ORE 0 4x4, ORE 1, ORE 2, ORE 3, ONUREA PA e ONUREA PB) representam a alternativa mais adequada para o transporte escolar público. Esses veículos oferecem maior robustez para enfrentar as condições das estradas brasileiras, garantem acessibilidade universal conforme a legislação vigente, equilibram custo e capacidade, asseguram ampla cobertura de manutenção e assistência técnica e observam os requisitos ambientais e de segurança aplicáveis. Assim, conclui-se que a padronização adotada pelo FNDE se traduz na solução mais eficiente e vantajosa para atender, em escala nacional, às necessidades de transporte escolar no âmbito do Programa Caminho da Escola.

ANÁLISE DA COMPETITIVIDADE E CAPACIDADE PRODUTIVA

A análise da competitividade e capacidade produtiva do mercado brasileiro de ônibus escolares demonstra um setor consolidado e em contínua evolução, respaldado por fabricantes tradicionais e por entidades representativas que promovem o desenvolvimento da indústria. Entre 2011 e 2023, o FNDE realizou 14 Registros de Preços Nacionais para aquisição de ônibus escolares, evidenciando um mercado sólido e competitivo, apto a atender às especificidades do Programa Caminho da Escola com diversidade técnica e quantitativa.

Os principais fabricantes nacionais, como Marcopolo, Volkswagen, CNH Industrial, Mercedes-Benz, Agrale, IVG Brasil e Ciferal, atuam predominantemente sob os CNAEs relacionados à fabricação de caminhões e ônibus (29.20-4-01) e máquinas agrícolas (28.31-3), o que reforça o perfil

produtivo especializado do setor. A concentração industrial nas regiões Sul e Sudeste favorece uma cadeia logística estruturada, mesmo diante dos desafios de abrangência territorial do país.

Conforme o “Relatório Anual de Produção e Mercado de Veículos Automotores 2025”, publicado pela Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA, 2025), o segmento de ônibus apresentou uma expansão de 4,1% na produção nacional em 2024, refletindo investimentos em inovação tecnológica, segurança veicular e sustentabilidade ambiental. O relatório destaca o fortalecimento do mercado doméstico e a elevação da competitividade por meio da adoção de tecnologias verdes, como motores híbridos e elétricos, alinhados às tendências globais.

Simultaneamente, o “Panorama Setorial da Indústria Brasileira de Ônibus 2025”, divulgado pela Associação Brasileira de Fabricantes de Ônibus (FABUS, 2025), enfatiza o avanço na modernização da frota, com foco na acessibilidade, eficiência energética e redução das emissões poluentes. Segundo o documento, as associadas da FABUS respondem por mais de 87% da produção nacional, demonstrando a robustez do setor para suprir grandes demandas governamentais, como as do FNDE.

No âmbito das aquisições públicas, a política do FNDE, que adota vigência inicial de 12 meses para as atas de registro de preços com possibilidade de prorrogação condicionada à análise de vantajosidade, se mostra adequada para harmonizar o ciclo produtivo das indústrias com o planejamento orçamentário dos entes federativos. Essa prática assegura a continuidade do fornecimento, mesmo diante de oscilações conjunturais e desafios logísticos.

Adicionalmente, a adesão mais expressiva dos entes federativos das regiões Sudeste e Nordeste, seguida pelo Sul, Norte e Centro-Oeste, reforça a necessidade de planejamento logístico que considere a diversidade regional brasileira. O uso do sistema SIGARPCWEB, aliado a rigorosos mecanismos de fiscalização técnica, incluindo inspeções e controle de qualidade em etapas múltiplas, garante a conformidade dos produtos contratados e a preservação dos investimentos públicos.

Dessa forma, apoiado em dados recentes do FNDE e nos relatórios anuais da ANFAVEA (2025) e da FABUS (2025), o mercado brasileiro de ônibus escolares demonstra capacidade produtiva consolidada, elevada competitividade e alinhamento tecnológico, estando plenamente preparado para atender às demandas futuras do Programa Caminho da Escola, garantindo qualidade, inovação e sustentabilidade.

PANORAMA REGIONAL

O panorama regional da produção de ônibus escolares no Brasil reflete uma concentração geográfica da indústria automotiva em determinados estados, com presença de montadoras e encarregadoras que atuam diretamente no fornecimento de veículos voltados ao transporte escolar. Dados da Associação Nacional dos Fabricantes de Ônibus (FABUS) e da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA) revelam que a maior parte da produção está concentrada nas regiões Sudeste e Sul, onde estão localizados os principais polos industriais do setor.

Na Região Sudeste, destaca-se o estado de São Paulo, que abriga unidades fabris de grandes encarregadoras e montadoras, como Mercedes-Benz e Volkswagen Caminhões e Ônibus, além de empresas que fornecem chassis e componentes. A infraestrutura consolidada, a proximidade com fornecedores e centros logísticos, bem como a qualificação da mão de obra, favorecem a produção de veículos em larga escala. É nesta região que se concentra boa parte da fabricação de modelos com tecnologias mais avançadas, incluindo transmissões automáticas e sistemas de acessibilidade.

A Região Sul também é um polo expressivo da indústria de ônibus escolares. Nos estados do Rio Grande do Sul e Paraná, encontram-se fabricantes reconhecidos como Marcopolo, Comil e Mascarello, que produzem carrocerias adaptadas para o transporte escolar em conformidade com os requisitos do Programa Caminho da Escola. A tradição metalmeccânica da região e o acesso facilitado a portos e rodovias federais garantem maior competitividade às empresas locais.

Na Região Centro-Oeste, embora não haja grandes montadoras instaladas, alguns estados, como Goiás, têm atraído fornecedores do setor automotivo e centros de distribuição, impulsionados por incentivos fiscais e localização estratégica para o escoamento da produção. A região funciona, sobretudo, como elo logístico entre os polos produtores e os entes demandantes.

A Região Nordeste abriga algumas iniciativas voltadas à descentralização da produção, com foco na interiorização da indústria e geração de empregos locais. No entanto, segundo informações da FABUS, ainda são limitadas as unidades industriais voltadas à fabricação de carrocerias escolares, sendo a maior parte da produção destinada à região proveniente do Sul e Sudeste do país. Alguns estados nordestinos, como Bahia e Pernambuco, têm potencial logístico para expansão da produção e instalação de fornecedores.

Na Região Norte, a produção de ônibus escolares é praticamente inexistente. A região é fortemente dependente da distribuição de veículos fabricados em outras partes do país, o que impõe desafios logísticos e pode impactar nos prazos de entrega e nos custos com transporte. Apesar disso, há esforços de alguns estados para promover a instalação de centros regionais de manutenção e assistência técnica, com apoio de programas federais e em articulação com entidades como a Associação Brasileira de Engenharia Automotiva (AEA).

De modo geral, o panorama regional da produção de ônibus escolares no Brasil mostra uma concentração industrial no Sul e Sudeste, com potencial de expansão em outras regiões, especialmente a partir de políticas públicas que incentivem a interiorização da cadeia produtiva e a diversificação geográfica da oferta.

6. Descrição da solução como um todo

A solução proposta consiste na **formação de Registro de Preços Nacional (RPN)** para a **aquisição de ônibus escolares acessíveis**, destinados aos entes federativos participantes do Programa Caminho da Escola. Essa solução visa atender à necessidade de transporte escolar diário de estudantes da educação básica, com foco na segurança, acessibilidade e adequação às condições geográficas locais.

Cenários considerados para atendimento da demanda

Foram analisados três cenários principais para atendimento à demanda:

Cenário 1: Aquisição direta por cada ente federado via licitação individual

Essa alternativa, embora juridicamente viável, implica esforços administrativos elevados, variação significativa nos preços, ausência de padronização e risco de fracasso nos certames, sobretudo em pequenos municípios com menor capacidade técnica.

Cenário 2: Transferência de recursos aos entes para aquisição direta

Esse modelo, praticado em ciclos anteriores, enfrenta limitações operacionais. Além da descentralização do controle da qualidade, acarreta dispersão das aquisições, perda de escala e dificuldades de monitoramento dos recursos e do cumprimento das especificações técnicas.

Cenário 3 (escolhido): Registro de Preços Nacional coordenado pelo FNDE

A centralização da licitação por meio do RPN proporciona ganhos de escala, padronização, segurança jurídica, redução de custos administrativos e maior controle da qualidade dos veículos adquiridos. Permite, ainda, a adesão tanto com recursos federais quanto com recursos próprios dos entes federados, ampliando o alcance da política pública.

Avaliação dos cenários quanto à eficiência, eficácia, economicidade, padronização e práticas de mercado

O cenário escolhido (RPN) mostrou-se o mais vantajoso ao conciliar:

Eficiência: redução do tempo e dos custos operacionais para os entes federativos.

Eficácia: maior abrangência e efetividade na entrega dos veículos.

Economicidade: viabiliza melhores preços por meio da compra em escala nacional.

Padronização: assegura a uniformidade técnica dos veículos, com modelos previamente validados.

Práticas de mercado: compatibilidade com a capacidade produtiva da indústria nacional, inclusive com veículos que atendem à norma EURO VI e com climatização.

Justificativa da escolha da solução

A escolha da solução via RPN baseia-se nos seguintes **benefícios técnicos e econômicos**:

Atendimento a uma demanda nacional reprimida, com base em dados do Censo Escolar 2023, que indica 9 milhões de estudantes dependentes de transporte escolar, dos quais cerca de 4,66 milhões vivem em áreas rurais.

Inclusão de veículos **acessíveis**, com elevadores ou plataformas veiculares e assentos específicos, garantindo **o direito de estudantes com deficiência** ao acesso regular à escola.

Incentivo à renovação da frota escolar, reduzindo a idade média dos veículos e promovendo **mais segurança no transporte**.

Garantia de **padronização técnica**, conforme cadernos de especificações elaborados pelo FNDE e validados em audiência pública.

Assistência técnica e manutenção asseguradas, por meio de exigências contratuais quanto à rede autorizada nacional, prazo mínimo de garantia e disponibilidade de peças de reposição.

Adequação à política pública vigente, alinhando-se às metas do PNE (estratégias 4.6, 7.13, 7.17) e ao Plano Estratégico de Compras Nacionais para a Educação – PECNE (2023–2027).

Além disso, o RPN permite maior flexibilidade aos entes federados, que podem contratar conforme sua realidade orçamentária, favorecendo a descentralização da execução com **centralização da expertise técnica** no FNDE.

7. Estimativa das Quantidades a serem Contratadas

A estimativa das quantidades a serem contratadas para ônibus escolares acessíveis no âmbito do Programa Caminho da Escola segue as diretrizes estabelecidas pelo art. 18, § 1º, inciso IV da Lei 14.133/2021, que exige que as quantidades a serem adquiridas sejam justificadas com base no consumo e provável utilização. A fundamentação para esta estimativa é obtida a partir de fatos, como a série histórica de consumo, adequando-se a eventos futuros que possam impactar o quantitativo demandado. Ademais, conforme o inciso V, art. 9º, da IN 58/2022, a estimativa deve ser acompanhada das memórias de cálculo e dos documentos que lhe dão suporte, incluindo a interdependência com outras contratações, a fim de possibilitar economia de escala.

Inicialmente, o FNDE conduziu um levantamento da demanda potencial por parte dos entes federativos que desejam realizar aquisições com recursos próprios. Essa ação visa estimar o quantitativo de veículos a serem adquiridos diretamente pelos Estados, Municípios e Distrito Federal, permitindo o dimensionamento adequado da contratação nacional e contribuindo para a eficiência e a economicidade do processo.

Para tanto, foram elaborados dois formulários eletrônicos, por meio da plataforma Microsoft Forms, destinados à coleta de informações junto aos gestores estaduais e municipais de educação, acessíveis pelos links <https://forms.office.com/r/BhwUGKudW2> (Estados) (SEI nº 4894991) e <https://forms.office.com/r/07YtqJAtp> (Municípios) (SEI nº 4894998).

A ampla divulgação dos formulários foi viabilizada por meio do envio de ofícios ao Conselho Nacional de Secretários de Educação (CONSED) e à União Nacional dos Dirigentes Municipais de Educação (UNDIME), SEI nº 4774944 e 4774978, solicitando o apoio dessas entidades na comunicação com os respectivos secretários e prefeitos. Os entes foram orientados a preencher os formulários até o dia 9 de maio de 2025, às 23h59. A Coordenação de Planejamento de Compras Nacionais (CPCOM), vinculada à Coordenação-Geral de Mercado, Qualidade e Compras (CGCOM), ficou responsável pelo monitoramento do processo e pela consolidação dos dados recebidos. Tal procedimento reforça a articulação entre o FNDE e os entes federativos e garante maior precisão no planejamento da contratação, alinhando-se às diretrizes do Plano Anual de Compras Nacionais para a Educação de 2025.

Visando ampliar a representatividade das informações coletadas, o FNDE decidiu prorrogar o prazo de preenchimento dos formulários eletrônicos até o dia 16 de junho de 2025, às 23h59 (horário de Brasília). Para garantir que os entes federativos fossem devidamente informados da prorrogação, foram enviados e-mails com prioridade alta aos prefeitos de todo o país, reforçando a importância da participação no levantamento. As mensagens reiteraram que os dados seriam utilizados exclusivamente para fins de planejamento do RPN e que a colaboração dos gestores locais seria essencial para assegurar maior eficiência e transparência na contratação. Além disso, foi mantido o canal de contato institucional por meio do e-mail comprasnacionais@fnde.gov.br, com vistas a esclarecer dúvidas e prestar o suporte necessário ao correto preenchimento do formulário. Essa medida estratégica possibilitou a ampliação do número de respostas recebidas, contribuindo significativamente para o aprimoramento do diagnóstico da demanda e para a tomada de decisão mais assertiva no planejamento da futura contratação nacional.

Ao final da etapa de coleta, os dados informados por Estados e Municípios foram reunidos nas planilhas intituladas “Estados - Forms” e “Municípios - Forms”, que registraram as respostas brutas obtidas por meio do preenchimento dos formulários eletrônicos (SEI nº 4895015 e 4895021). Esses dados representaram a manifestação inicial de interesse dos entes quanto à intenção de adquirir ônibus escolares com recursos próprios.

Em seguida, foi conduzido um processo de saneamento das informações com vistas à validação e padronização dos registros. Esse trabalho resultou nas planilhas “Estados - Saneado” e “Municípios - Saneado”, SEI nº 4895015 e 4895021, nas quais foram corrigidas inconsistências, eliminadas duplicidades e ajustadas informações incompletas ou divergentes. A partir desse tratamento, foi possível consolidar os quantitativos efetivamente considerados válidos para subsidiar o planejamento da contratação.

Com base nos dados saneados, elaboraram-se planilhas dinâmicas de totalização, apresentadas sob os títulos “Total Estados - Saneado” e “Total Municípios - Saneado”, permitindo a visualização dos quantitativos por tipo de veículo e por unidade federativa. Posteriormente, esses resultados foram consolidados na aba “Total Geral”, SEI nº 4895015 e 4895021, que apresenta a soma agregada das intenções de aquisição dos entes subnacionais, categorizadas por modelo de ônibus escolar (ORE 1, ORE 2, ORE 3, ORE 1 4x4, ORE Zero 4x4, ONUREA PA e ONUREA PB) e por região geográfica. Essa sistematização forneceu ao FNDE um retrato abrangente e fidedigno da demanda potencial, servindo como subsídio essencial para o adequado dimensionamento da RPN no âmbito do Programa Caminho da Escola.

Segue abaixo o quadro com os quantitativos totais de intenção de compra de ônibus escolares acessíveis informados por Estados e Municípios, conforme a aba “Total Geral” da planilha. Os dados estão organizados por unidade federativa, região geográfica, tipo de ônibus e total geral por Estado:

Quadro 39 – Quantitativo total de intenção de aquisição de ônibus escolares acessíveis, informada por Estados e Municípios

Região Geográfica	Estado	ORE 1	ORE 2	ORE 3	ORE 1 4x4	ORE Zero 4x4	ONUREA PA	ONUREA PB	Total Geral
Norte	Acre	6	8	12	12	4	4	6	52
Norte	Amapá	1	3	1	3	2	3	0	13
Norte	Amazonas	0	0	0	0	0	0	0	0
Norte	Pará	3	3	3	5	2	0	1	15
Norte	Rondônia	5	124	23	23	26	21	13	214
Norte	Roraima	20	30	30	30	20	15	20	150
Norte	Tocantins	0	0	0	0	0	0	0	0

Nordeste	Alagoas	6	38	71	7	5	9	5	141
Nordeste	Bahia	458	507	160	106	4	4	4	1243
Nordeste	Ceará	20	31	56	18	11	5	6	147
Nordeste	Maranhão	1	10	6	5	1	3	1	27
Nordeste	Paraíba	257	25	34	34	23	16	6	373
Nordeste	Pernambuco	4	8	31	31	15	6	0	105
Nordeste	Piauí	0	4	1	1	1	0	1	7
Nordeste	Rio Grande do Norte	12	95	138	138	21	18	29	322
Nordeste	Sergipe	2	4	7	7	2	1	0	17
Centro-Oeste	Goiás	1	3	4	1	0	1	0	10
Centro-Oeste	Mato Grosso	77	290	166	45	13	16	14	621
Centro-Oeste	Mato Grosso do Sul	0	0	0	0	0	0	0	0
Sudeste	Espírito Santo	3	2	3	1	1	1	0	11
Sudeste	Minas Gerais	23	36	30	30	31	25	16	171
Sudeste	Rio de Janeiro	16	119	64	64	159	105	1	631
Sudeste	São Paulo	39	89	75	75	32	40	39	359
Sul	Paraná	167	228	236	236	17	7	64	725
Sul	Rio Grande do Sul	413	37	28	28	17	7	10	521
Sul	Santa Catarina	107	72	65	65	4	53	30	381

Fonte - SEI nº 4895015 e 4895021.

O quadro 39 apresenta o quantitativo total de ônibus escolares acessíveis que os estados e municípios brasileiros pretendem adquirir utilizando recursos próprios. Observa-se uma significativa concentração de demandas em algumas unidades federativas, especialmente na região Nordeste, onde a Bahia destaca-se com a maior intenção de aquisição, seguida por Paraíba e Rio Grande do Norte, refletindo o esforço desses estados em ampliar e modernizar suas frotas escolares acessíveis. No Norte, Rondônia e Roraima também apresentam números expressivos, com destaque para a demanda por veículos com tração 4x4, necessários para atender a regiões com terrenos mais acidentados e difíceis de acesso.

Por outro lado, estados como Amazonas, Tocantins e Mato Grosso do Sul não registram intenções de compra, o que pode indicar desafios orçamentários, falta de planejamento ou necessidade de melhor levantamento das demandas locais. No Centro-Oeste, Mato Grosso se destaca com uma intenção elevada de aquisição, contrastando com Goiás e Mato Grosso do Sul, que apresentam demandas reduzidas ou inexistentes. No Sudeste, o Rio de Janeiro e São Paulo lideram as intenções, com números relevantes também em Minas Gerais, indicando investimentos contínuos na renovação da frota, inclusive com destaque para veículos 4x4 no caso do Rio de Janeiro, que podem atender áreas de difícil acesso.

Na região Sul, Paraná, Rio Grande do Sul e Santa Catarina demonstram forte movimentação, com expressiva intenção de compra em vários tipos de veículos, especialmente nas categorias padrão (ORE 1, 2 e 3), o que evidencia um planejamento consistente para manter a qualidade e acessibilidade do transporte escolar. A diversidade dos tipos de ônibus — desde modelos padrão até veículos com tração especial — mostra a necessidade de políticas flexíveis e adaptadas às especificidades territoriais de cada estado.

Quadro 40 – Quantitativo Total por Região Geográfica e Tipo de Ônibus

Região Geográfica	ORE 1	ORE 2	ORE 3	ORE 1 4x4	ORE Zero 4x4	ONUREA PA	ONUREA PB	Total Geral
Norte	35	168	71	63	42	41	24	444
Nordeste	760	722	504	198	62	57	79	2.382
Centro-Oeste	78	293	170	46	13	17	14	631
Sudeste	81	246	172	223	171	57	222	1.172
Sul	687	337	329	38	67	104	65	1.627
Brasil	1.641	1.766	1.246	568	355	276	404	6.256

Fonte - SEI nº 4895015 e 4895021.

Legenda:

ORE = Ônibus Rural Escolar

ONUREA = Ônibus Urbano Escolar Acessível

PA = Piso Alto

PB = Piso Baixo

O quadro 40 apresenta o quantitativo total de ônibus escolares acessíveis, divididos por região geográfica e o tipo de veículo ônibus rurais escolares (ORE) e urbanos escolares acessíveis (ONUREA), diferenciados por piso alto (PA) e piso baixo (PB).

No total nacional, são 6.256 ônibus previstos para aquisição, com maior concentração nos tipos ORE 1, ORE 2 e ORE 3, que somam juntos quase 2.393 unidades, reforçando a prioridade para veículos rurais escolares. A região Nordeste lidera o quantitativo geral, com 1.986 ônibus, seguida pelo Sul (1.353) e Sudeste (499), demonstrando forte investimento na ampliação e modernização da frota escolar acessível nessas regiões. A região Norte, embora tenha menor volume total (444), apresenta uma proporção significativa de veículos 4x4 (ORE 1 4x4 e ORE Zero 4x4), que são fundamentais para garantir o acesso em áreas com condições geográficas mais desafiadoras. Já o Centro-Oeste, com 631 veículos, mantém uma demanda moderada, distribuída entre os diversos tipos.

O Sudeste chama atenção pela expressiva quantidade de ônibus urbanos escolares acessíveis, especialmente na categoria ONUREA PB (piso baixo) e veículos 4x4, refletindo a necessidade de atender a uma frota diversificada e atender às características urbanas e rurais das diferentes localidades. O Sul, por sua vez, apresenta um quantitativo robusto de ônibus rurais padrão (ORE 1, 2 e 3), mostrando uma política consolidada de transporte escolar rural acessível, com menor dependência de veículos 4x4 em relação a outras regiões.

A variedade dos tipos de ônibus mostra que a política pública de transporte escolar acessível está atenta às particularidades regionais, garantindo que veículos específicos sejam destinados conforme a necessidade de terreno, acessibilidade e uso urbano ou rural. Isso contribui para uma maior efetividade no atendimento das comunidades escolares, assegurando inclusão e segurança no transporte.

Essa diversificação, porém, impõe desafios logísticos e financeiros para a aquisição, manutenção e operacionalização das frota, o que reforça a importância de um planejamento integrado e a alocação eficiente de recursos próprios pelos estados e municípios, bem como o suporte técnico e financeiro da esfera federal.

Além das aquisições com recursos próprios, estão previstos, para o exercício de 2026, os quantitativos demandados por meio do Plano de Ações Articuladas (PAR), conforme as solicitações registradas pelos entes federativos na plataforma SIMEC. A consolidação desse dado permitirá ampliar a estimativa total da contratação, proporcionando uma visão abrangente da demanda nacional por ônibus escolares acessíveis, o que viabiliza o planejamento estratégico das aquisições, a otimização dos recursos financeiros e o atendimento equilibrado das necessidades identificadas em âmbito nacional.

Com o objetivo de projetar a distribuição do quantitativo de veículos com câmbio automático e mecânico em cada tipo de ônibus, adotou-se como referência o histórico dos pregões anteriores do FNDE, bem como as escolhas dos municípios participantes da seleção do Novo PAC. Registra-se que essa metodologia se baseia no comportamento de compra dos entes federativos, contribuindo para o planejamento da contratação, de forma aderente às preferências do mercado e às características operacionais de cada região.

Nesse contexto, com base em todos esses elementos apresentados e nas especificações da área requisitante apresentadas mediante correspondências eletrônicas e Notas Técnicas (SEI Nº 4963369, 5008895 e 5234511), estima-se que o total de ônibus escolares a serem adquiridos em 2026 e 2027 será de 7.470 unidades.

Ressalta-se que Nota Técnica Quantitativo e Distribuição dos Veículos Reanálise (SEI nº 5234511) analisa o processo de aquisição de ônibus escolares acessíveis via Registro de Preços Nacional, recomendando manter os quantitativos e a distribuição definidos no Anexo Email - Projeção de Quantitativo Ônibus Escolares (SEI nº 4963369) e no E-mail - Atualização de Projeção de Quantitativos-Ônibus (SEI nº 5008895) . A especificação ressalta o prazo exíguo para alterações, o estágio avançado do processo licitatório, o risco de descontinuidade no fornecimento e a necessidade de garantir eficiência administrativa. O documento considera, ainda, os termos de compromisso não executados dos ciclos PAR 3 e PAR 4, bem como a previsão orçamentária do PAC Seleções, totalizando 1.238 ônibus acessíveis. Esse número supera em apenas 4 unidades a previsão inicial de 1.234 veículos, mantendo-se plenamente dentro do planejamento e assegurando o cumprimento dos compromissos pactuados e a continuidade do Programa. A análise estatística dos preços dos modelos embasa a estimativa de aquisição, reforçando a importância de planejamento e continuidade das ações do Programa Caminho da Escola.

O quantitativo total e o detalhamento dos itens por modelo e tipo de transmissão estão alinhados às demandas estimadas, combinando os resultados do levantamento junto a Estados e Municípios, os quantitativos executados em Atas anteriores e a proporção de pedidos do PAR e PAC. Dessa forma, assegura-se maior coerência e objetividade na instrução processual, bem como melhor aderência às práticas de planejamento e execução da política pública de transporte escolar acessível.

O quadro abaixo sintetiza a estimativa do quantitativo por tipo de veículos e transmissão como proposta para a realização de pregão eletrônico pelo Registro de Preços Nacional RPN/FNDE, no ano de 2025.

Quadro 41 – Quantidade estimada por tipo de ônibus escolar rural e urbano e sua respectiva transmissão.

Modelo de veículo	Tipo de transmissão	Quantidade
ORE 1	Mecânico	1.700
ORE 1	Automático	130
ORE 2	Mecânico	2.000
ORE 2	Automático	120
ORE 3	Mecânico	2.100
ORE 3	Automático	120
ORE 0 4X4	Mecânico	260
ORE 0 4X4	Automático	-

ORE 1 4x4	Mecânico	380
ORE 1 4x4	Automático	20
ONUREA PA	Mecânico	400
ONUREA PA	Automático	20
ONUREA PB	Mecânico	200
ONUREA PB	Automático	20
Total		7.470

Desse modo, a partir do quantitativo projetado para cada modelo de ônibus escolar, será possível estimar, de forma mais precisa e fundamentada, o valor total da contratação. Tal abordagem permite maior assertividade no planejamento da contratação, assegurando maior eficiência na aplicação dos recursos públicos e o atendimento adequado às reais necessidades das redes públicas de ensino em todo o território nacional.

Cabe destacar que, em consonância com o **Parecer nº 00075/2024/DECOR/CGU/AGU**, será admitida a possibilidade de **renovação do quantitativo originalmente registrado na Ata de Registro de Preços (ARP)** em caso de prorrogação de sua vigência. Essa previsão visa garantir maior flexibilidade ao processo, permitindo a ampliação da capacidade de atendimento em situações em que a demanda por ônibus escolares se mantenha ou até aumente ao longo do tempo

A adoção dessa medida, desde a fase de planejamento, assegura que a Administração esteja respaldada para, mediante termo aditivo, e desde que comprovada a manutenção do preço vantajoso, atender novas solicitações dos entes federados sem necessidade de instauração imediata de novo procedimento licitatório. Trata-se de prática que fortalece a economicidade, a eficiência e a continuidade da política pública de transporte escolar, permitindo o aproveitamento das condições já negociadas e registradas.

8. Estimativa do Valor da Contratação

[Conteúdo Sigiloso | Justificativa: Nos termos do artigo 24 da Lei nº 14.133/2021 e da Instrução Normativa SEGES/ME nº 65/2021, o orçamento estimado da contratação será mantido sigiloso até a conclusão do certame, visto que a divulgação prévia poderia comprometer a obtenção da proposta mais vantajosa para a Administração. Como o critério de julgamento é o menor preço, a divulgação antecipada do valor estimado poderia influenciar negativamente a formulação das propostas, restringindo a competitividade do certame. A medida de sigilo orçamentário tem por finalidade resguardar o interesse público e garantir a economicidade, conforme entendimento do Tribunal de Contas da União, expresso no Acórdão nº 2.190/2024 – Plenário, que reconhece a pertinência dessa prática para preservar a vantajosidade da contratação. A divulgação do orçamento ocorrerá somente após o encerramento da etapa de lances, tornando mais eficaz a fase de negociação.]

9. Justificativa para o Parcelamento ou não da Solução

A justificativa para o parcelamento ou não da solução deve ser fundamentada na viabilidade técnica e na vantagem econômica, conforme o inciso V do artigo 40 da Lei nº 14.133/2021. A legislação orienta a adoção do parcelamento sempre que tecnicamente viável e economicamente vantajoso. No caso da aquisição de ônibus escolares acessíveis urbanos e rurais, optou-se pela licitação por item, conforme estabelecido no Quadro 1, sem subdivisão por região geográfica.

Essa decisão visa preservar a economia de escala, conforme a Súmula nº 247 do Tribunal de Contas da União, que recomenda evitar o fracionamento do objeto quando isso causar perda de economia. Ao organizar a licitação por item, segmentando os veículos por modelo e tipo de transmissão (mecânica ou automática), garante-se o volume suficiente em cada lote para obter melhores condições comerciais, além de simplificar a gestão administrativa e contratual.

A divisão por item também possibilita maior competitividade, permitindo que fornecedores especializados apresentem propostas específicas para cada tipo de ônibus, atendendo às particularidades técnicas e operacionais, como a necessidade de veículos 4x4 para áreas rurais e ônibus urbanos acessíveis com piso alto ou baixo.

Conforme o § 2º do artigo 40 da Lei nº 14.133/2021, admite-se a cotação de quantidade inferior à demanda total, com estabelecimento de quantitativos mínimos para garantir a economia de escala, em conformidade com o inciso VII do artigo 9º da IN nº 58/2022. Essa flexibilidade amplia a competitividade sem comprometer a economicidade.

Os itens objeto desta licitação, conforme o Quadro 1, são:

1. ORE 1 – Ônibus Rural Escolar com transmissão mecânica (CATMAT 610414);
2. ORE 2 – Ônibus Rural Escolar com transmissão mecânica (CATMAT 610415);
3. ORE 3 – Ônibus Rural Escolar com transmissão mecânica (CATMAT 610416);
4. ORE 0 4X4 – Ônibus Rural Escolar com tração 4x4 e transmissão mecânica (CATMAT 610418);
5. ORE 1 4X4 – Ônibus Rural Escolar com tração 4x4 e transmissão mecânica (CATMAT 610417);
6. ONUREA PA – Ônibus Urbano Escolar Acessível com piso alto e transmissão mecânica (CATMAT 610447);
7. ONUREA PB – Ônibus Urbano Escolar Acessível com piso baixo e transmissão mecânica (CATMAT 610446);
8. ORE 1 – Ônibus Rural Escolar com transmissão automática (CATMAT 610414);
9. ORE 2 – Ônibus Rural Escolar com transmissão automática (CATMAT 610415);
10. ORE 3 – Ônibus Rural Escolar com transmissão automática (CATMAT 610416);
11. ORE 1 4X4 – Ônibus Rural Escolar com tração 4x4 e transmissão automática (CATMAT 610417);
12. ONUREA PA – Ônibus Urbano Escolar Acessível com piso alto e transmissão automática (CATMAT 610447);
13. ONUREA PB – Ônibus Urbano Escolar Acessível com piso baixo e transmissão automática (CATMAT 610446).

Essa organização permite atender adequadamente as demandas dos entes federados em todo o território nacional, garantindo eficiência econômica, técnica e operacional.

10. Contratações Correlatas e/ou Interdependentes

Não há contratações correlatas ou interdependentes, uma vez que este processo tem por objeto a formação de um Registro de Preços Nacional destinado à aquisição de ônibus escolares acessíveis pelos entes federados e pelo FNDE.

As aquisições serão realizadas de duas formas:

- a) diretamente pelos Estados, pelo Distrito Federal e pelos Municípios, mediante adesão às atas de registro de preços e celebração de contratos com os fornecedores adjudicados; e
- b) diretamente pelo FNDE, na qualidade de participante na origem, para execução de aquisições centralizadas no âmbito do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC).

Em ambos os casos, as contratações decorrerão das atas resultantes deste certame, não havendo interdependência com outros processos licitatórios.

11. Alinhamento entre a Contratação e o Planejamento

A Constituição Federal de 1988 estabelece a educação como um direito fundamental e um dever do Estado e da família, conforme o artigo 205. O transporte escolar é mencionado explicitamente em dispositivos constitucionais, especialmente no que se refere à garantia de acesso à educação para todos, independentemente da localização geográfica dos estudantes.

O inciso VII do artigo 208 da Constituição e o inciso VIII do artigo 4º da Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (LDB) determinam que o dever do Estado com a educação será efetivado mediante programas suplementares, incluindo o transporte escolar. Isso implica que o Estado deve prover meios adequados para garantir que alunos residentes em áreas rurais, ribeirinhas ou de difícil acesso possam frequentar a escola com regularidade e segurança.

Além da Constituição e da LDB, o Plano Nacional de Educação (PNE 2014–2024), cuja vigência foi prorrogada até 31 de dezembro de 2025, é um instrumento essencial para orientar a política educacional do país. Com 20 metas estabelecidas para o decênio, o PNE visa garantir o acesso, a permanência e a qualidade do ensino. O FNDE, enquanto executor de políticas públicas de educação, atua de forma estratégica para contribuir com essas metas, especialmente no que se refere à educação básica.

A oferta de infraestrutura adequada para acesso à escola, como o transporte escolar, está prevista no PNE e se relaciona diretamente à Meta 7, que trata da melhoria da qualidade da educação básica. Essa meta busca fomentar o fluxo escolar e a aprendizagem por meio de ações estruturantes, dentre elas o transporte escolar.

Além disso, a estratégia 7.17, vinculada à Meta 7, reforça a importância de ampliar programas suplementares, como o transporte escolar, para garantir a permanência e a regularidade da frequência dos estudantes nas escolas, contribuindo para melhores resultados no Índice de Desenvolvimento da Educação Básica (Ideb).

Nesse contexto, o FNDE exerce papel fundamental na concretização dessas políticas, prestando assistência técnica e financeira aos entes federados para a aquisição de ônibus escolares acessíveis, assegurando meios adequados de transporte escolar para populações em situação de vulnerabilidade.

Com o objetivo de garantir a continuidade dessa política pública, o Comitê Deliberativo de Compras Nacionais (CDCN) incluiu no Plano Estratégico de Compras Nacionais para a Educação – PECNE (2023 a 2027), conforme Portaria FNDE nº 1.132/2024, e no Plano Anual de Compras Nacionais para a Educação de 2025, conforme Portaria FNDE nº 1.131/2024, a previsão de planejamento deste RPN para aquisição de ônibus escolares, reforçando o compromisso com a promoção da equidade e da qualidade educacional.

O Programa Caminho da Escola, instituído pela Resolução/FNDE/CD nº 03/2007 e regulamentado pelo Decreto nº 6.768/2009, tem como objetivo assegurar o acesso à educação básica por meio de transporte escolar seguro, eficiente e adequado. A assistência técnica e financeira prestada pelo FNDE para aquisição de ônibus escolares acessíveis alinha-se diretamente aos objetivos estratégicos desse programa.

A utilização do Sistema de Registro de Preços (SRP) por meio de pregão eletrônico, conhecido como RPN, é uma estratégia consolidada do FNDE para facilitar a aquisição de bens essenciais à educação básica. Essa modalidade proporciona padronização, economia de escala, redução de custos administrativos e maior eficiência nas aquisições públicas.

Por meio do RPN, o FNDE centraliza as licitações para aquisição de ônibus escolares, disponibilizando condições vantajosas aos entes federados e entidades executoras que aderirem às atas, otimizando o processo e permitindo maior alcance e adesão à política pública.

Essa estratégia de gestão compartilhada permite ao FNDE coordenar e racionalizar os processos de compras, garantindo o atendimento das demandas educacionais de maneira transparente e eficiente. Assim, o RPN ora proposto está em perfeita consonância com o planejamento estratégico do FNDE e com os instrumentos de planejamento da educação nacional.

A Coordenação-Geral de Mercado, Qualidade e Compras (CGCOM) é a unidade responsável pela gestão desses processos, conforme previsto no art. 57 da Portaria FNDE nº 742/2022, assegurando que a contratação se dê em conformidade com os princípios da eficiência e economicidade na gestão pública educacional.

Dessa forma, este registro de preços está plenamente alinhado às diretrizes do FNDE e aos instrumentos de planejamento educacional, reafirmando o compromisso institucional com a melhoria das condições de ensino e o fortalecimento da educação pública de qualidade.

12. Das Melhorias nas Especificações Técnica

Com vistas à evolução tecnológica e ao aperfeiçoamento contínuo dos produtos oferecidos por meio do Programa Caminho da Escola, foram promovidas melhorias nas especificações técnicas dos ônibus escolares acessíveis, com o objetivo de ampliar a segurança, o conforto, a durabilidade e a eficiência operacional dos veículos, bem como garantir maior adequação às normas vigentes de acessibilidade, emissões veiculares e segurança veicular.

A nova proposta técnica, apresentada após amplo processo de escuta junto ao setor produtivo e à sociedade, reflete avanços importantes em componentes estruturais, sistemas de segurança ativa e passiva, requisitos ambientais, dispositivos de acessibilidade, ergonomia e desempenho. Essas alterações foram estruturadas de forma a manter a padronização e a compatibilidade com a infraestrutura já existente nas redes de ensino, sem comprometer a funcionalidade e a manutenção dos veículos.

Para evidenciar as melhorias promovidas, apresentam-se, a seguir, quadros comparativos entre os modelos vigentes no Pregão Eletrônico nº 06/2023 e as respectivas versões atualizadas, contemplando os tipos de ônibus ORE 1, ORE 2, ORE 3, ORE 1 4x4, ORE ZERO 4x4, ONUREA PA (Piso Alto), ONUREA PB (Piso Baixo), com destaque para os principais componentes técnicos, funcionais e de desempenho de cada versão.

Quadro 41 – Comparativo entre os Componentes dos Veículos ORE 1, 2 e 3

Componentes relacionados	Pregão Eletrônico nº 06/2023	Nova Proposta
1. Lotação	ORE 1: 29 + condutor	ORE 1: 29 + condutor
	ORE 2: 44 + condutor	ORE 2: 44 + condutor
	ORE 3: 59 + condutor	ORE 3: 59 + condutor

2. Capacidade mínima de carga útil líquida	ORE 1: 2.040 kg	ORE 1: 2.108 kg
	ORE 2: 3.060 kg	ORE 2: 3.128 kg
	ORE 3: 4.080 kg	ORE 3: 4.148 kg
3. Diferencial traseiro	Dispositivo de bloqueio com acionamento automático	Dispositivo de bloqueio e/ou Sistema Eletrônico de Controle de Tração Automático (acionamento automático)
4. Assistências obrigatórias	Não mencionadas	Inclusão de Controle de Estabilidade e Assistência de Partida em Rampa
5. Manual do usuário	Dentro do porta-luvas	Em porta-documentos fixado na parte de trás da poltrona do condutor, com dimensões mínimas e fechamento por zíper ou velcro
6. Normas técnicas	Normas ABNT anteriores (ex: NBR 11003:2010)	Atualização de normas (ex: NBR 11003:2023, NBR 14022:2025)
7. Legislação	Diversas resoluções Contran de 2022	Inclusão da Resolução CONTRAN nº 993/2023
8. Encartes	Encartes B.A a B.J	Inclusão de B.D, B.E, B.K, B.M, B.N, B.O e B.P
9. Sistema de escape	Não especificado	Saída do escapamento inclinada para baixo (20° a 25°), acima da linha da passa-balsa
10. Transmissão	Manual sincronizada ou automática	Manual sincronizada ou automática
11. Embreagem	Hidráulica ou pneumática (implícito)	Especificada para itens com transmissão manual
12. Sistema de exaustão	Não detalhado	Posição e inclinação especificadas
13. Itens de proteção	Proteções metálicas para radiador e cárter	Idem, com orifícios para escoamento de resíduos
14. Local de exaustão	Não mencionado	Traseira, acima da linha da passa-balsa, com inclinação específica
15. Painel traseiro	Permite área envidraçada	Totalmente fechado, com compartimento de acesso externo
16. Dispositivos refletivos	Quantitativos mínimos genéricos	Posicionamento detalhado conforme CONTRAN nº 959 /2022
17. Reforços nas saias	Não mencionados	Reforços metálicos obrigatórios nas saias dianteiras
18. Protetores do tanque e Arla 32	Devem possuir proteção metálica	Idem, com detalhamento de resistência e drenagem
19. Altura da saia lateral	Altura exigida conforme tabela	Altura exigida conforme tabela e detalhamento de medição

20. Sistema de iluminação externa	Respeito às resoluções do Contran	Idem, com detalhes sobre luzes intermitentes e posicionamento
21. Garantia e manutenção	Garantia de 24 meses Oficinas nas capitais	Idem, com inclusão de 2 manutenções preventivas

Fonte: Anexo CIT ORE 1 2 e 3 06/10/23 (SEI nº 3777042) e Anexo CIT OREs 1 2 e 3 pós audiência pública (SEI nº 5282659).

Quadro 42 – Comparativo entre os Componentes do Veículo ORE 1 4x4

Componentes relacionados	Pregão Eletrônico nº 06/2023	Nova Proposta
1. Lotação	29 + condutor	29 + condutor
2. Capacidade mínima de carga útil líquida	2.040 kg	2.040 kg
3. Diferencial traseiro	Dispositivo de bloqueio com acionamento automático	Dispositivo de bloqueio e/ou Sistema Eletrônico de Controle de Tração Automático (acionamento automático)
4. Assistências obrigatórias	Não mencionadas	Inclusão de Controle de Estabilidade (ESP) e Assistência de Partida em Rampa
5. Manual do usuário	Impresso, colorido, armazenado no porta-luvas	Porta-documentos fixado na parte de trás da poltrona do condutor, com dimensões mínimas e fechamento com zíper ou velcro
6. Normas técnicas	Normas ABNT anteriores (ex: NBR 11003:2010)	Atualização para NBR 11003:2023, NBR 14022:2025
7. Legislação	Resoluções Contran 2022	Inclusão da Resolução CONTRAN nº 993/2023
8. Encartes	B.A a B.J	Inclusão de B.D, B.E, B.K, B.M, B.N, B.O e B.P
9. Sistema de escape	Não detalhado	Escapamento inclinado para baixo (20° a 25°), acima da linha da passa-balsa
10. Transmissão	Manual sincronizada ou automática	Manual sincronizada ou automática
11. Embreagem	Hidráulica ou pneumática (itens com transmissão manual)	Especificada igualmente, sem mudança
12. Sistema de exaustão	Não detalhado	Posição e inclinação do bocal especificadas
13. Proteção radiador e cárter	Proteções metálicas exigidas	Idem, com orifícios para escoamento de resíduos

14. Local de exaustão	Não especificado	Traseira, acima da linha da passa-balsa, com inclinação definida
15. Painel traseiro	Área envidraçada possível	Totalmente fechado, com compartimento de acesso externo
16. Refletores e dispositivos de segurança	Quantidades mínimas exigidas	Posicionamento conforme CONTRAN nº 959/2022
17. Reforços estruturais nas saias	Não previstos	Reforços metálicos obrigatórios nas saias dianteiras
18. Protetores de tanque e Arla 32	Proteção metálica exigida	Proteção detalhada, com resistência e drenagem
19. Saia lateral	Altura exigida por tabela	Mesmo valor, com detalhamento adicional sobre forma de medição
20. Iluminação externa	Conforme resoluções do Contran	Detalhes sobre luzes intermitentes e localização
21. Garantia e manutenção	Garantia de 24 meses e rede de oficinas	Inclusão de 2 manutenções preventivas gratuitas
22. Assistências eletrônicas	Não previstas	Inclusão de sistemas eletrônicos: ESP, ASR e assistente de partida em rampa

Fonte - Anexo CIT ORE 1 4x4 06/10/23 (SEI nº 3777045) e Anexo CIT ORE 1 4x4 pós audiência pública (SEI nº 5282662).

Quadro 43 – Comparativo entre os Componentes do Veículo ORE ZERO 4x4

Componentes relacionados	CIT ORE ZERO 4x4 - Rev.21 (SEI nº 3777045 - 06/10/2023)	Nova Proposta
1. Lotação	13 estudantes + 1 auxiliar + condutor	13 estudantes + 1 monitor + condutor
2. Capacidade mínima de carga útil líquida	1.020 kg	Idem
3. Encartes obrigatórios	B.A a B.J	Inclusão de B.D, B.E, B.F, B.G, B.H, B.I, B.J, B.K, B.L, B.M, B. N, B.O, B.P
4. Normas técnicas	NBR 11003:2010, NBR 14022:2011	Atualizadas para NBR 11003:2023, NBR 14022:2022
5. Legislação aplicável	Resoluções Contran de 2018 a 2022	Inclusão da Resolução CONTRAN nº 993/2023
6. Manual do usuário	Impresso e colorido, armazenado no porta-luvas	Inclusão de QR Code ou link de acesso virtual com todos os manuais
7. Diferencial traseiro	Com bloqueio automático	Idem

8. Transmissão e embreagem	Manual sincronizada, embreagem hidráulica ou pneumática	Idem
9. Pneus e rodas	Rodas 16" a 17,5", pneus radiais AT, MS etc., aro 6 a 8"	Idem
10. Suspensão	Metálica, com molas semielípticas /parabólicas, ou molas helicoidais na dianteira	Idem
11. Proteção do tanque	Metálica com orifícios para escoamento	Idem
12. Chave geral	Instalada com comando eletromagnético e proteção	Idem
13. Painel traseiro	Possível área envidraçada	Painel totalmente fechado
14. Iluminação externa	Básico conforme Contran	Detalhamento sobre brake light, luz de ré, luz de advertência sonora
15. Para-choques	Tipo envolvente, com reforço interno	Inclusão de sensores de aproximação no traseiro
16. Comunicação visual e tátil	Exigência genérica	Aplicação de 4 SIA em locais específicos e sinalização tátil nas poltronas preferenciais

Fonte - Anexo CIT ORE Zero 4x4 06/10/23 (SEI nº 3777049) e Anexo CIT ORE Zero 4x4 pós audiência pública (SEI nº 5294215).

Quadro 44 – Quadro Comparativo – Especificações Técnicas ONUREA PA (Piso Alto)

Componentes relacionados	Pregão Eletrônico nº 06/2023	Nova Proposta
Categoria	M3	M3
Capacidade	21 estudantes sentados + 1 box cadeirante + 1 auxiliar + condutor	Idem (possível alternativa: 18 sentados + 2 cadeirantes + monitor + condutor)
Comprimento máximo	7.600 mm (tolerância de 2%)	Idem
Carga útil líquida mínima	1.632 kg	Idem
Capacidade mínima tanque de combustível	100 L	Idem
Altura externa máxima	3.800 mm	Idem
Largura externa máxima	2.600 mm	Idem

Largura interna mínima	2.100 mm (+3%)	Idem
Altura mínima da saia	380 mm	Idem
Altura máxima do para-choque traseiro	650 mm	Idem
Sistema de acessibilidade	Plataforma Elevatória Veicular (PEV)	Idem, com aprimoramento ergonômico e visual
Potência mínima	110 kW (150 cv)	110 kW (150 cv)
Torque mínimo	450 Nm	450 Nm
Norma de emissão	Euro VI	Euro VI
Transmissão	Manual, automatizada ou automática	Idem, com divisão por item no TR
Sistema de suspensão	Metálica, mista ou pneumática (molas parabólicas ou trapezoidais)	Idem
Rodagem (aro e pneu)	Aro 6.00x17.5; pneu 215/75 R17.5; radial, sem câmara	Idem
Tipo de pneu	Direcional, uso urbano/regional	Idem
Quantidade de rodas/pneus	7 rodas/pneus (inclui estepe)	Idem
Direção	Assistência hidráulica ou elétrica	Idem
Freios	Pneumático com ABS; estacionamento pneumático; freio motor (borboleta)	Idem
Controle de tração e estabilidade	Não especificado	Obrigatório: ESP, ASR e assistente de rampa
Raio de giro (máx. REEP)	12.500 mm	Idem
Sistema elétrico	24V; 2 baterias de 100Ah; alternador ≥ 150 Ah	Idem
Chave geral eletromagnética /manual	Sim	Sim, com maior detalhamento de proteção
Sinalização de marcha ré	Sinal sonoro 90 dB(A) + 2 lanternas até 900 candelas	Idem, com possibilidade de atenuador noturno (-15 dB (A))
Lanterna de freio elevada	Sim (brake light central)	Idem

Iluminação externa/sinalização	Conforme CONTRAN 970/2022	Idem, com reforço em sinalização tátil
Dispositivos visuais/táteis	4 SIA (acesso); pictogramas; faixas pretas; película para-brisa	Idem, com aplicação em vinil cast com laminação cast
Manual do usuário	Impresso e com QR Code para materiais complementares	Idem

Fonte - Anexo CIT ONUREA PA 06/10/23 (SEI nº 3777052) e Anexo CIT ONUREA PA pós audiência pública (SEI nº 5282649).

Quadro 45 – Quadro Comparativo – Especificações Técnicas ONUREA PB (Piso Baixo)

Componentes relacionados	Pregão Eletrônico nº 06/2023	Nova Proposta
Tipo de ônibus	Ônibus Urbano Escolar Acessível – Piso Baixo (ONUREA PB)	Idem
Categoria	M3	M3
Capacidade	21 estudantes sentados + 1 PCD (box cadeirante) + 1 monitor + condutor	Idem, admite variações com mais boxes e portas
Comprimento total	Máximo 7.600 mm (com tolerância de 2%)	Idem
Largura externa máxima	2.600 mm	Idem
Largura interna mínima	2.250 mm (±3%)	Idem
Altura externa máxima	3.800 mm	Idem
Altura da saia	250 mm (±10%)	Idem
Capacidade mínima do tanque de combustível	100 L	Idem
Carga útil líquida mínima	1.632 kg	Idem
Acessibilidade	Rampa de acesso veicular (plano inclinado)	Idem
Ângulos de entrada e saída	7,0° / 7,0°	Idem
Motor – potência mínima	110 kW (150 cv)	Idem
Torque mínimo	450 Nm	Idem

Norma de emissões	Euro VI (PROCONVE P8)	Idem
Transmissão	Manual sincronizada, automatizada ou automática	Idem (será itemizada no TR)
Embreagem	Acionamento hidráulico ou pneumático (caso manual)	Idem
Direção	Assistência hidráulica ou elétrica	Idem
Suspensão	Pneumática (2 bolsas dianteiras, 4 traseiras, com rebaixamento mínimo de 60 mm)	Idem
Rodagem e pneus	Rodas: 6,00 x 17,5; Pneus: 215/75 R17.5, radiais, sem câmara, uso urbano/regional, direcional	Idem
Quantidade de rodas/pneus	7 (6 em uso + 1 estepe)	Idem
Sistema de freios	Pneumático com ABS, freio de estacionamento pneumático, freio motor tipo borboleta	Idem
Raio de giro (REEP)	12.500 mm	Idem
Sistema elétrico	24V, 2 baterias de 100 Ah, alternador ≥ 150 Ah	Idem
Chave geral	Eletromagnética (posto do motorista) + manual (compartimento de baterias)	Idem
Sinal de ré	Som 90 dB(A) + 2 lanternas (máx. 900 candelas) + atenuador noturno (-15 dB(A))	Idem
Lanterna de freio elevada	Obrigatória (brake light central traseira)	Idem
Comunicação visual e tátil	4 símbolos de acessibilidade, sinalização tátil em colunas, pictogramas e faixa “ESCOLAR”	Idem, detalhamento em vinil cast com laminação cast
Cor externa	Amarelo escolar (Munsell 1.25Y 7/12), faixa preta com dístico “ESCOLAR”	Idem
Manual do usuário	Impresso + QR code com manuais digitais (chassi, carroçaria, cronotacógrafo, ar-condicionado etc.)	Idem

Fonte - Anexo CIT ONUREA PB 06/10/23 (SEI nº 3777058) e Anexo CIT ONUREA PB pós audiência pública (SEI nº 5282655).

13. Benefícios a serem alcançados com a contratação

A aquisição de ônibus escolares acessíveis busca atender múltiplas finalidades voltadas à melhoria do acesso à educação básica em todo o território nacional, especialmente para estudantes residentes em áreas rurais, ribeirinhas ou de difícil acesso, bem como para aqueles com deficiência ou mobilidade reduzida.

O fornecimento desses veículos visa garantir transporte escolar seguro, confortável e adequado, promovendo a inclusão educacional e social. Espera-se que a ampliação e renovação da frota contribua para a redução da evasão escolar, a melhoria da frequência dos alunos às aulas, a otimização do tempo de deslocamento e o fortalecimento do direito à educação com equidade.

Além disso, a padronização dos modelos de ônibus e a incorporação de tecnologias atualizadas — como climatização e adequação às normas de acessibilidade e ambientais (EURO VI) — contribuem para a melhoria das condições operacionais dos sistemas públicos de transporte escolar, garantindo mais eficiência, qualidade e sustentabilidade às políticas educacionais.

14. Providências a serem Adotadas

Considerando que o Registro de Preços Nacional (RPN) se destina à aquisição de ônibus escolares acessíveis pelos entes federados, não há providências adicionais a serem adotadas pelo FNDE antes da formalização das atas de registro de preços.

Cabe aos estados, ao Distrito Federal e aos municípios interessados a adesão às atas e a condução dos procedimentos administrativos necessários à celebração dos contratos com os fornecedores adjudicados, conforme regulamentações vigentes e as diretrizes do Programa Caminho da Escola.

15. Possíveis Impactos Ambientais

Os critérios de sustentabilidade considerados pelo FNDE para a contratação de ônibus escolares acessíveis estão detalhados no item específico deste Estudo Técnico Preliminar, elaborados com base no Guia Nacional de Licitações Sustentáveis da AGU, bem como nas normas técnicas aplicáveis à segurança, eficiência energética e controle de emissões veiculares.

Importa destacar que os novos modelos de ônibus a serem licitados deverão atender à legislação ambiental vigente, especialmente às exigências do padrão EURO VI, contribuindo para a redução da emissão de poluentes e para a melhoria da qualidade do ar.

A responsabilidade pela gestão ambiental dos veículos após sua aquisição e uso é dos entes federados contratantes, os quais devem observar as normas ambientais em vigor e adotar medidas adequadas de manutenção, descarte e renovação de frota, promovendo a sustentabilidade das ações públicas.

16. Declaração de Viabilidade

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

16.1. Justificativa da Viabilidade

Pelo exposto neste Estudo Técnico Preliminar, considerando as especificações usuais no mercado, a clareza dos padrões de desempenho e a possibilidade de competição exclusivamente por preço, considera-se viável este registro de preço para aquisição de ônibus escolares acessíveis.

17. Responsáveis

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

HAROLDO DA SILVA GOMES
Coordenador-Geral Da Política Do Transporte Escolar

MARIA ANGELICA FLORIANO PEDROSA

Integrante da área Requisitante DIRAE/FNDE

DAVID SALOMAO OLIVEIRA

Representante da área Requisitante Substituto DIRAE/FNDE

ROGERIO FLORES SILVA JUNIOR

Integrante Requisitante Substituto DIRAE/FNDE

RICARDO CARDOSO BARBOZA

Integrante Administrativo DIRAD/FNDE

DOUGLAS POLYANO DE OLIVEIRA

Integrante Administrativo DIRAD/FNDE

ANDREY DE SOUSA NASCIMENTO

Integrante Administrativo Substituto DIRAD/FNDE