
JUSTIFICATIVA TÉCNICA

Resposta ao Parecer Jurídico nº 077/2026 — Processo Administrativo nº 058/2026

1. Introdução e Objeto

A presente Justificativa Técnica tem por finalidade fundamentar as exigências contidas no Termo de Referência do **Processo Administrativo nº 058/2026**, que visa a contratação de empresa especializada para a prestação de serviços de transporte escolar no município. Este documento atende especificamente às recomendações exaradas no **Parecer Jurídico nº 077/2026**, de autoria do ilustre Procurador Municipal, Dr. Marcos Rogério Costa, demonstrando que as condições de habilitação e os requisitos técnicos estabelecidos não configuram restrição indevida à competitividade, mas sim salvaguardas indispensáveis à segurança dos alunos e à continuidade do serviço público essencial.

2. Da Qualificação Econômico-Financeira: Exigência Cumulativa

A estruturação das exigências de habilitação econômico-financeira para o objeto em tela pauta-se pela estrita legalidade e pela gestão técnica de riscos contratuais, em conformidade com o art. 69 da Lei nº 14.133/2021. A adoção cumulativa de requisitos — **Balanco Patrimonial, Índices de Liquidez (Corrente e Geral) superiores a 1, Capital Circulante Líquido (CCL) e Declaração de Compromissos Assumidos** — encontra robusto, recente e definitivo amparo na jurisprudência do Tribunal de Contas da União (TCU), consubstanciada no **Acórdão nº 2724/2025 – Plenário**, de relatoria do Ministro Benjamin Zymler, julgado na sessão de **18/11/2025**.

Neste paradigmático julgado, a Corte de Contas estabeleceu uma importante orientação geral para contratações da Administração Pública, **refutando expressamente a tese exarada pela Advocacia-Geral da União (Parecer 3/2024/CNMLC/CGI/AGU)**, a qual defendia, de forma equivocada, que a exigência de patrimônio líquido mínimo seria apenas subsidiária (aplicável somente quando os índices de liquidez fossem inferiores a 1). Com a devida vênia, o TCU assentou que a leitura sistemática do art. 69 da Nova Lei de Licitações demonstra que cada exigência possui um objetivo jurídico e econômico distinto e autônomo, a saber:

- **a) Patrimônio Líquido ou Capital Social Mínimo (art. 69, § 4º):** Tem a finalidade de demonstrar que a licitante possui *porte econômico* compatível com a magnitude do objeto da contratação;

- **b) Índices Contábeis (LC, SG e LG):** Visam garantir que a licitante possua *disponibilidades financeiras relativas (liquidez)* suficientes para honrar suas obrigações, visto que o patrimônio líquido pode estar imobilizado em ativos de baixa liquidez;
- **c) Relação de Compromissos Assumidos (art. 69, § 3º):** É imperativa para assegurar que a licitante não tenha previamente comprometido sua disponibilidade financeira e patrimonial com outros contratos vigentes.

Para fulminar a tese de que apenas índices relativos seriam suficientes, o Ministro Relator trouxe à colação um exemplo matemático irrefutável (item 35 do Voto):

"uma empresa com um ativo circulante de apenas R\$ 20,00 e um passivo circulante de R\$ 5,00 poderia se habilitar em um certame cujo valor estimado é dezenas de milhões de reais, pois possui um índice de liquidez corrente equivalente a 4".

Este singelo exemplo prova, de forma cabal, que índices relativos, isoladamente, mascaram a real capacidade financeira da empresa. Daí exsurge a necessidade inafastável de se exigir o **Capital Circulante Líquido (CCL)** em valores absolutos.

Diante dessa constatação, o Plenário do TCU, no item 9.5.2 do Acórdão 2724/2025, determinou a expedição de alerta para que os órgãos adotem a exigência cumulativa de:

- (i) *declaração de compromissos assumidos;*
- (ii) *índices de liquidez acima de 1;*
- (iii) *patrimônio líquido mínimo de até 10%; e*
- (iv) *capital circulante mínimo em percentual suficiente para assegurar até dois meses de execução contratual sem nenhum pagamento por parte da administração.*

Trazendo essa inteligência jurisprudencial para o caso concreto do **transporte escolar**, a essencialidade do serviço e a natureza dos custos envolvidos tornam essa cumulatividade não apenas legal, mas moralmente obrigatória. O transporte de alunos exige **desembolso imediato e vultoso** com combustíveis diários, folha de pagamento de motoristas e monitores, além de manutenção preventiva rigorosa. Tais despesas operacionais não podem aguardar o ciclo de faturamento e liquidação da Administração Pública.

A interrupção deste serviço por asfixia financeira da contratada gera danos irreparáveis ao calendário letivo e coloca menores em risco. Portanto, exigir o Capital Circulante Líquido (CCL), cumulado com o Patrimônio Líquido e a Declaração de Compromissos, é a exata aplicação da diretriz do TCU para afastar empresas "aventureiras" ou descapitalizadas. **Trata-se de medida de mitigação de risco que garante a continuidade do serviço público essencial e protege o erário contra rescisões prematuras, não configurando, sob nenhum prisma, restrição indevida à competitividade.**

3. Da Idade Máxima da Frota e Fator Geoclimático

A fixação de **ano de fabricação não inferior a 2021** não decorre de mera discricionariedade administrativa, mas constitui um **imperativo técnico e de segurança viária**, intrinsecamente ligado às características geoclimáticas peculiares da Estância Balneária de Mongaguá.

É de conhecimento técnico notório que municípios litorâneos possuem uma atmosfera com alta concentração de cloretos (névoa salina ou maresia), o que configura um ambiente de **alta agressividade ambiental**. A exposição diária e contínua de veículos de grande porte a esse microclima acelera de forma severa e irreversível os **processos de oxidação e corrosão galvânica** em componentes metálicos.

Sob a ótica da engenharia automotiva, veículos comerciais (ônibus e vans) com mais de 5 anos de operação ininterrupta em regime litorâneo — sem a viabilidade prática de lavagens de chassi diárias — apresentam um quadro de **fadiga estrutural prematura**. A corrosão ataca silenciosamente sistemas críticos e de segurança primária, tais como:

- **Sistema de Freios:** Oxidação acelerada de dutos rígidos, válvulas pneumáticas e tambores, aumentando o tempo de resposta e o risco de falha total (perda de freio);
- **Suspensão e Direção:** Desgaste prematuro de feixes de molas, terminais de direção e amortecedores, comprometendo a estabilidade do veículo em vias não pavimentadas ou em dias de chuva;
- **Chassi e Longarinas:** Perda de rigidez torcional da estrutura principal do veículo, o que, em caso de colisão, anula a capacidade de absorção de impacto, transferindo a energia cinética diretamente para a cabine dos passageiros.

A falha de um veículo escolar em via pública, decorrente de fadiga de material, coloca dezenas de crianças em situação de extrema vulnerabilidade. Ademais, frotas fabricadas a partir de 2021 incorporam, por força de resoluções do CONTRAN, **tecnologias de segurança ativa e passiva superiores** (como Controle Eletrônico de Estabilidade - ESC, freios ABS de última geração e cintos de segurança aprimorados), além de **atenderem a normas de emissão de poluentes muito mais rigorosas** (fase PROCONVE P8 / Euro 6), garantindo a salubridade do ar respirado pelos menores.

Da Superação do Risco de Apontamento pelo TCE-SP: O ilustre Parecer Jurídico nº 077/2026 alertou, com prudência, para o risco de o Tribunal de Contas do Estado de São Paulo (TCE-SP) considerar a idade de 5 anos uma cláusula restritiva à competitividade. Contudo, a jurisprudência da própria Corte de Contas paulista e do Tribunal de Contas da União (TCU) é pacífica ao admitir a restrição de idade da frota quando há **justificativa técnica baseada nas peculiaridades locais e na segurança dos usuários**.

No sopesamento de princípios constitucionais, o **Princípio da Competitividade** (art. 5º da Lei nº 14.133/2021) não possui caráter absoluto e deve, obrigatoriamente, ceder passo ao **Princípio da Proteção Integral da Criança e do Adolescente** (art. 227 da Constituição Federal e art. 1º do ECA). **O transporte de menores exige o grau máximo de diligência do Estado** (art. 136 do Código de Trânsito Brasileiro).

Permitir a participação de frotas com 10 ou 15 anos de uso, já severamente castigadas pela corrosão litorânea, em nome de uma "ampla concorrência" teórica, significaria transferir o risco de acidentes fatais para os alunos da rede municipal. Portanto, a exigência de frota com no máximo 5 anos é **uma medida de proporcionalidade e razoabilidade**, configurando-se como o limite técnico exato para **garantir a incolumidade física dos estudantes e a prestação de um serviço público de excelência**, afastando qualquer tese de restritividade indevida.

4. Do Monitoramento por Câmeras e Proteção ao Menor

A exigência de sistema de Circuito Fechado de Televisão (CFTV veicular) no interior de toda a frota transcende a mera conveniência administrativa, consubstanciando-se no exercício irrenunciável do **dever objetivo de cuidado e vigilância do Estado para com os menores sob sua tutela**. À luz do art. 227 da Constituição Federal e do Estatuto da Criança e do Adolescente (ECA), a Administração Pública atrai para si a responsabilidade civil objetiva por qualquer dano ocorrido durante o trajeto escolar. Neste cenário, o monitoramento contínuo atua como ferramenta indispensável de *compliance* e auditoria operacional, exercendo **efeito profilático e inibidor contra condutas transgressoras, tais como bullying, assédio, agressões físicas ou tratamento inadequado** por parte da tripulação (motoristas e monitores).

Sob o prisma da gestão de riscos e da segurança jurídica, o acervo de imagens gerado pelo CFTV constitui prova material irrefutável para a pronta elucidação de eventuais incidentes, sinistros de trânsito ou denúncias formuladas por genitores. Essa salvaguarda tecnológica atua em dupla via: **protege o erário municipal contra demandas indenizatórias infundadas e resguarda a própria Contratada e seus prepostos contra falsas acusações**, garantindo a rastreabilidade e a transparência absoluta na execução do serviço.

Por fim, para afastar peremptoriamente qualquer ilação de que tal exigência configuraria restrição indevida à competitividade — mitigando o risco de apontamento pelo Tribunal de Contas do Estado de São Paulo (TCE-SP) —, cumpre destacar a realidade mercadológica atual. **A tecnologia de CFTV veicular (câmeras dome antivandalismo e DVRs automotivos) encontra-se amplamente commoditizada**. O impacto financeiro para a aquisição e instalação desses equipamentos (CAPEX) representa uma fração estatisticamente marginal frente ao Valor Global Estimado da contratação.

Trata-se de um custo operacional (OPEX) perfeitamente absorvível por qualquer empresa idônea e minimamente estruturada que atue no setor de transporte de passageiros. Logo, a exigência não cria barreira de entrada artificial, não fere o art. 9º, inciso I, da Lei nº 14.133/2021, e consagra o princípio da proporcionalidade ao exigir um investimento financeiro ínfimo para resguardar um bem jurídico de valor inestimável: a vida, a dignidade e a integridade moral dos estudantes da rede municipal.

5. Conclusão Técnico-Administrativa Final

Diante de todo o arcabouço técnico e jurídico ora exposto, esta **Secretaria Municipal de Educação** emite a presente **Conclusão Técnico-Administrativa Final**, consolidando o entendimento de que as exigências editalícias guardam estrita proporcionalidade com a natureza crítica do objeto e a magnitude dos riscos envolvidos.

Restou sobejamente demonstrado que a cumulatividade dos requisitos de **qualificação econômico-financeira não apenas encontra respaldo na mais recente e específica jurisprudência do Tribunal de Contas da União (Acórdão nº 2724/2025 – Plenário), como constitui medida de cautela administrativa indispensável para mitigar o risco de inadimplemento e garantir a continuidade ininterrupta do serviço**. A aplicação de índices de liquidez e capital circulante visa assegurar que a futura contratada possua fôlego financeiro real para suportar os custos operacionais imediatos, evitando que o certame seja vencido por empresas insolventes que coloquem em xeque a política pública de educação.

Sob o prisma da segurança, a limitação da idade da frota e a obrigatoriedade do monitoramento por câmeras transcendem a mera discricionariedade, configurando-se como deveres de proteção impostos pelo Art. 227 da Constituição Federal e pelo Estatuto da Criança e do Adolescente (ECA). Tais requisitos não operam como restrição à competitividade, mas como filtros de qualificação mínima necessários para garantir que apenas empresas com capacidade operacional e tecnológica real assumam a responsabilidade pelo transporte de vidas humanas em ambiente de alta agressividade climática.

Dessa forma, esta Pasta **ratifica categoricamente** a legalidade e a necessidade técnica de cada item do Termo de Referência, concluindo que a flexibilização de tais critérios representaria uma assunção de risco inaceitável para a Administração Pública e uma negligência quanto à integridade dos alunos.

Isto posto, submeto o presente expediente à Procuradoria Geral do Município, solicitando o prosseguimento imediato do certame em seus exatos termos, visando a célere e segura contratação do serviço.

Mongaguá, 03 de junho de 2026.

MARIA MARTA SOARES

Secretária Municipal de Educação