



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DE SANTA CATARINA

Gabinete do Conselheiro Substituto Cleber Muniz Gavi

PROCESSO: @PMO 18/00610898
UNIDADE: Prefeitura Municipal de Jaguaruna
RESPONSÁVEL: Edenilson Montini da Costa
ASSUNTO: Processo de Monitoramento dos autos RLA-15/00531933 - Auditoria Operacional sobre o serviço de transporte escolar prestado pelo Município de Jaguaruna.

PREFEITURA MUNICIPAL. PRIMEIRO MONITORAMENTO DE AUDITORIA OPERACIONAL. SERVIÇO DE TRANSPORTE ESCOLAR MUNICIPAL PRESTADO AOS ALUNOS DA REDE PÚBLICA DE ENSINO. DETERMINAÇÕES E RECOMENDAÇÕES. DESCUMPRIMENTOS TOTAIS E PARCIAIS. REITERAÇÃO.

O exercício do controle externo da Administração Pública por meio do Tribunal de Contas constitui atividade essencial para a preservação da higidez e regularidade dos atos do Poder Público, de modo que suas decisões são de cumprimento obrigatório, estando os responsáveis sujeitos às sanções previstas em lei e no seu regimento interno em caso de não atendimento.

Em sede de primeiro monitoramento de serviços de transporte escolar municipal prestado aos alunos da rede pública de ensino, havendo determinações e recomendações não cumpridas ou em fase de cumprimento, devem estas ser reiteradas.

I – RELATÓRIO

Trata-se do primeiro monitoramento decorrente da auditoria operacional que avaliou os serviços de transporte escolar oferecidos aos alunos da rede pública de ensino do Município de Jaguaruna, com abrangência do ano de 2014 até outubro de 2015.

Após a aprovação, com ressalvas, do plano de ação apresentado pelo Município nos autos RLA 15/00531933 (Decisão n. 877/2017), o Tribunal determinou a apresentação de relatório parcial de acompanhamento, que culminou com a atuação do presente feito.

Durante a análise do relatório parcial, a Diretoria de Atividades Especiais - DAE solicitou atualização e complementação das informações prestadas e, na sequência, realizou o monitoramento *in loco* no período de 8 a 12.7.2019, a fim de confirmar as informações e verificar o andamento das medidas adotadas para o cumprimento das determinações e a implementação das recomendações resultantes da auditoria.

As conclusões do monitoramento constaram do Relatório n. 18/2019 (fls. 1347-1398), com sugestões nos seguintes termos:

3.1. Conhecer o Relatório de Instrução DAE nº 18/2019, que trata do Primeiro Monitoramento da Auditoria Operacional no serviço de transporte escolar público prestado pelo Município de Jaguaruna., decorrente do processo RLA 15/00531933.

3.2. Conhecer as determinações que estão em cumprimento pelo Município de Jaguaruna/Secretaria Municipal de Educação e Cultura, e reiterá-las, constantes da Decisão nº 096/2017 em relação aos itens: 6.2.1.1 – Transporte de Escolares em número igual ou menor do que a capacidades dos veículos (item 2.1.1 deste Relatório); 6.2.1.2 – Processos licitatórios e contratos com descrição clara do objeto (item 2.1.2 deste Relatório); 6.2.1.4 - Identificação dos veículos nos contratos (item 2.1.4 deste Relatório); 6.2.1.8 – Requisitos para os condutores de veículos escolares terceirizados (item 2.1.8 deste Relatório); 6.2.1.9 – Requisitos para os condutores de veículos escolares próprios (item 2.1.9 deste Relatório); 6.2.1.12 – Contratos de manutenção e fornecimento de combustíveis dos veículos escolares (item 2.1.12 deste Relatório); 6.2.1.13 – Estrutura do Controle Interno (item 2.1.13 deste Relatório); 6.2.1.14 - Auditorias e avaliações do transporte escolar (item 2.1.14 deste Relatório) e 6.2.1.15 – Fiscal dos contratos de serviço de transporte escolar (item 2.1.15 deste Relatório);

3.3. Conhecer como não cumpridas as determinações constantes da Decisão nº 096/2017, e reiterá-las, em relação aos itens: 6.2.1.3 – Planejamento de veículos suficientes para o transporte de todos os alunos sentados (item 2.1.3 deste Relatório); 6.2.1.5 – Comunicação sobre a substituição dos veículos terceirizados (item 2.1.5 deste Relatório); 6.2.1.6 – Autorização para o transporte coletivo de escolares para os veículos próprios (item 2.1.6 deste Relatório); 6.2.1.7 – Autorização de transporte coletivo de escolares para os veículos terceirizados (item 2.1.7 deste Relatório); 6.2.1.11 – Sistema de controle de frota (item 6.1.11 deste Relatório);

3.4. Conhecer a determinação que ficou prejudicada neste Monitoramento, constante da Decisão nº 096/2017: item 6.2.10 – Concursos e processos seletivos para condutores de veículos escolares próprio (item 2.1.10 deste Relatório);

3.5. Conhecer as recomendações que estão em implementação, e reiterá-las, constantes da Decisão 096/2017 para os itens: 6.2.2.2 – Substituição gradativa dos veículos escolares próprios com idade avançada (item 2.1.17 deste Relatório); e 6.2.2.3 – Conscientização dos alunos, condutores, monitores, pais e professores sobre a utilização do cinto de segurança (item 2.1.18 deste Relatório) e 6.2.2.4 – Planejamento, acompanhamento e controle dos veículos escolares (Item 2.1.19 deste Relatório);

3.6. Conhecer como não implementada a recomendação constante no item 6.2.2.1 da Decisão 096/2017, e reiterá-la: Idade máxima de uso dos veículos de transporte escolar terceirizado (item 2.1.16 deste Relatório);

3.7. Determinar à Diretoria de Atividades Especiais deste Tribunal de Contas, que proceda ao segundo monitoramento do cumprimento e da implementação das

medidas propostas no processo de auditoria operacional e do compromisso assumido pelo Jurisdicionado no Plano de Ação, no ano de 2021, em razão de estar em elaboração edital que embasará novo processo licitatório para o serviço de transporte escolar, nos termos do art. 10, § 1º, da Resolução nº TC 079/2013;

3.9. Determinar o encerramento deste processo, nos termos do §2º do art. 10 da Resolução TC 079/2013;

3.10. Dar ciência (...).

O Ministério Público de Contas, no Parecer n. 4267/2019 (fls. 1399-1403), da lavra do Exmo. Procurador Dr. Diogo Roberto Ringenberg, discordou das conclusões dos auditores apenas no que tange à determinação anotada no item 6.2.1.10 da Decisão n. 96/2017, que foi considerada prejudicada, aduzindo que o encaminhamento mais adequado seria reiterá-la.

Vieram os autos conclusos.

II – FUNDAMENTAÇÃO

Os resultados do primeiro monitoramento apresentados pela equipe de auditoria, acerca dos serviços de transporte escolar prestados pelo Município de Jaguaruna, evidenciam que, do total de 15 determinações, 9 se encontram em fase de cumprimento, 5 não foram cumpridas e 1 restou prejudicada.

Entre as determinações em fase de cumprimento estão as de transporte de escolares em número igual ou menor do que a capacidade dos veículos; processos licitatórios e contratos com descrição clara do objeto; identificação dos veículos nos contratos; requisitos para os condutores de veículos escolares terceirizados; requisitos para os condutores de veículos escolares próprios; contratos de manutenção e fornecimento de combustíveis dos veículos escolares; estrutura do Controle Interno; auditorias e avaliações do transporte escolar; e de fiscal dos contratos de serviço de transporte escolar.

A determinação de **transportar escolares em número igual ou menor do que a capacidade dos veículos** (fls. 1348-1352) decorre da constatação na auditoria realizada em 2015 de que o Município de Jaguaruna apresentava, diante da análise documental, 18 veículos que transportavam alunos em quantidade superior ao número de assentos e, por meio da observação direta da execução do serviço, o número correspondia a 8 veículos.

Durante o primeiro monitoramento, a situação encontrada foi de 7 veículos com superlotação, pela análise documental, e de 5 veículos por meio da observação direta. Comparando-se os dois momentos, observa-se que houve menos veículos transportando alunos acima do número de assentos desde a realização da auditoria.

Não obstante tenha havido uma sensível melhora no transporte, o Município ainda se encontra em situação de descumprimento do preceituado no Código de Trânsito (arts. 136, VI e 137), já que possui o dever legal de transportar escolares somente em número igual ou menor do que a capacidade do veículo estabelecida pelo fabricante. Assim, considera-se que a determinação exarada pelo Plenário está em fase de cumprimento.

Quanto à determinação de **fazer constar nos processos licitatórios e contratos a descrição clara do objeto** (fls. 1353-1354), o objetivo era que a unidade gestora apresentasse nesses instrumentos a descrição do veículo (tipo, capacidade e tempo de fabricação), a quilometragem a ser percorrida, a quantidade necessária de veículos e/ou assentos, os horários e a quantidade de alunos a serem transportados por itinerário, a fim de evitar a superlotação nos veículos escolares.

No monitoramento em questão, os auditores analisaram o Pregão Presencial n. 35/2014 para contratação de pessoa jurídica para prestação de serviços de transporte escolar e seus respectivos contratos (Contratos n.ºs. 96, 97 e 98/2014), vigentes à época da auditoria, incluindo os termos aditivos firmados que prorrogaram os contratos até 10.10.2019. Tais documentos não identificavam o veículo que realizaria o serviço, sua capacidade e a quantidade de alunos por itinerário. A mesma situação foi verificada no Contrato n. 65/2016, vinculado ao Pregão Presencial n. 35/2014, firmado após a auditoria.

Também foram analisados o Pregão Presencial n. 19/2016, o Contrato 57.A/2016 e seus termos aditivos, com vigência até dezembro de 2019, onde se constatou no termo de referência o tipo de veículo, o quantitativo mínimo de lugares, a quilometragem a ser percorrida por dia, os horários de saída e retorno, assim como o quantitativo de dias de execução do serviço para cada itinerário. Nesse sentido, no tocante ao processo licitatório e ao contrato realizados após a auditoria se percebe que foi atendida a determinação. No entanto, segundo os auditores, as informações constantes do objeto devem ser direcionadas para o planejamento e a

execução dos serviços, a fim de melhor dimensionar a capacidade dos veículos com o quantitativo de alunos transportados, evitando-se a superlotação, que continua ocorrendo.

A par disso, e considerando a notícia de que o Município elaboraria, em 2019, novo processo licitatório para o serviço de transporte de escolares, deve a determinação ser tomada como em fase de cumprimento.

Outra determinação analisada diz respeito à **identificação dos veículos nos contratos** (fls. 1356-1359). Durante a auditoria de 2015, constatou-se que a documentação dos veículos que realizariam o transporte especificado nos processos não se referia, em sua totalidade, aos que estavam executando o serviço. Verificou-se, ainda, que dos 15 veículos contratados apenas 6 estavam efetivamente prestando serviço, reduzindo consideravelmente a capacidade de transporte (de 572 lugares contratados, apenas 275 estavam disponíveis). Vale lembrar que a troca de veículos também influencia diretamente na forma e nas condições da prestação do serviço, principalmente quanto à documentação e à capacidade do veículo, interferindo no atendimento da demanda, na segurança dos alunos e na regularidade do veículo no que respeita à sua documentação.

No monitoramento, analisaram-se os contratos de transporte escolar vigentes (Contratos n.º. 96, 97 e 98/2014, 65/2016 e 57.A/2016), ocasião em que se constatou que, apesar de todos exigirem para a assinatura do contrato o certificado de registro de licenciamento dos veículos (em que consta o tipo, a placa e a capacidade), somente o contrato mais recente (Contrato n. 57.A/2016, de 29.6.2016, originário do Pregão Presencial n. 19/2016) identificou adequadamente os veículos que realizariam o serviço (Cláusula Sétima – Dados do Veículo e Condutor). Além disso, nenhum termo aditivo dos contratos citados apresentou dados sobre as características dos veículos que realizavam ou realizariam o serviço.

Os auditores verificaram que as relações dos veículos que realizavam o serviço apresentadas pelo Município ao TCE/SC e as apresentadas pelos contratados ao Município não coincidiam com os veículos encontrados executando o transporte quando da observação *in loco*, no período de 8 a 12.7.2019, o que sugere a ocorrência de troca constante de veículos pelos contratados sem a comunicação de substituição ao Município.

Assim, tendo em vista que apenas o contrato mais recente, datado de 29.6.2016, identificou os veículos que realizariam o serviço, com placa e capacidade, assim como nenhum termo aditivo dos outros contratos apresentou tais informações, aliado à constante troca de veículos sem a comunicação ao Município e do conhecimento de novo processo licitatório para a prestação de serviço de transporte escolar em andamento, considera-se que a determinação está em fase de cumprimento.

A determinação de **requisitos para os condutores de veículos escolares terceirizados** (fls. 1367-1370) guarda relação com a exigência, nos processos licitatórios e nos contratos para a prestação do serviço de transporte escolar, de que os condutores dos veículos possuam habilitação na categoria D, não tenham cometido infração grave ou gravíssima e reincidências de média nos últimos 12 meses, assim como possuam curso especializado e certidão negativa de antecedentes criminais.

Ao analisarem a documentação encaminhada pelo Município e constante no processo licitatório, os auditores perceberam que, dos 21 motoristas terceirizados, 18 não possuíam a documentação necessária e completa para o exercício da função. Observaram que 7 deles não apresentaram comprovação da existência de habilitação na categoria D, que 16 não comprovaram a realização de curso especializado para condução de escolares e que 3 motoristas possuíam infrações graves, gravíssimas e/ou eram reincidentes em infração média nos últimos 12 meses.

No monitoramento, verificou-se que o último processo licitatório e o respectivo contrato firmado pelo Município para o serviço de transporte de escolares (Pregão Presencial n. 19/2016 e Contrato n. 57.A/2016) exigiu dos contratados os requisitos constantes nos arts. 138 e 329 do CTB. Na prática, porém, encontraram-se 2 motoristas, do total de 16, sem a documentação necessária para executarem o serviço.

Comparando-se a situação encontrada durante a auditoria, de que do total de 21 motoristas 18 não possuíam a documentação completa e necessária para a função, com a do monitoramento, percebe-se que houve alguma evolução. Considerando a existência de novo processo licitatório para o serviço em questão em andamento, entende-se que a determinação está em fase de cumprimento.

A mesma constatação também se deu em relação aos **requisitos para os condutores de veículos escolares próprios** (fls. 1370-1372), em que a auditoria realizada em 2015 demonstrou que, dos 10 motoristas próprios que executavam o serviço, 5 não possuíam a documentação completa para a função. Todos possuíam habilitação na categoria D válida e certidão negativa de antecedentes criminais, 3 não comprovaram a realização de curso específico e/ou sua atualização e 3 possuíam infrações graves, gravíssimas e/ou reincidência em infração média nos últimos 12 meses.

No presente monitoramento, verificou-se que, de 11 motoristas próprios, 2 possuíam infrações de natureza grave e gravíssima nos últimos 12 meses, ambas em fase de recurso, e 1 estava com a habilitação vencida, embora tenha apresentado documento de solicitação de renovação junto ao DETRAN/SC. Em comparação com a situação encontrada na auditoria, percebe-se que houve progresso, razão pela qual deve a determinação ser considerada em fase de cumprimento.

No tocante aos **contratos de manutenção e fornecimento de combustíveis dos veículos escolares** (fls. 1376-1378), a determinação decorre de que, durante a auditoria, verificou-se que não era realizado o controle da frota dos veículos escolares e que as notas de empenhos e fiscais relacionadas à manutenção e ao abastecimento dos veículos não identificavam placa e quilometragem em sua totalidade, para fins de efetivo controle.

No monitoramento em questão, analisaram-se os processos licitatórios de 2018 e 2019 referentes à manutenção e ao fornecimento de combustível da frota de veículos do Município (Pregões Presenciais n. 11/2017, n. 37/2017, n. 5/2018, n. 44/2018 e n. 7/2019, e seus respectivos contratos e atas de registro de preço), de onde se constatou que não havia a exigência da identificação do veículo e da quilometragem nas notas e/ou cupons fiscais emitidos pelos fornecedores.

Quanto às notas (e/ou cupons) fiscais relacionadas à manutenção da frota de veículos emitidas em 2018, os auditores observaram que, da análise de 59 notas, 31 não continham a identificação do veículo e todas não apresentavam a quilometragem do veículo. Em 2019, foram analisadas 37 notas fiscais, sendo que todas apresentavam a identificação do veículo e 10 não apresentavam a quilometragem.

Da análise das notas (e/ou cupons) fiscais referentes ao fornecimento de combustíveis, óleo diesel e álcool emitidos nos meses de fevereiro, março, abril e maio de 2019, verificou-se que o Município emitia, em sua grande maioria, empenhos e notas fiscais em valores que englobavam todos os veículos, sem destacar individualmente o que se referia a cada um. Por outro lado, as informações que identificavam o veículo (placa e quilometragem) constavam nos cupons fiscais emitidos quando do fornecimento, o que permitia a realização de controles. De 96 cupons fiscais analisados, em apenas 1 não foi identificada a quilometragem, de modo que todos os outros continham a placa do veículo abastecido e a sua quilometragem.

Conclui-se, portanto, que embora os pregões presenciais e seus contratos e atas de preço não tenham exigido a identificação do veículo e sua quilometragem nas notas e/ou cupons fiscais de fornecimento de combustíveis e manutenção de veículos de transporte escolar, constatou-se em 2019 que, na prática, estavam sendo anotadas as informações nos cupons fiscais de abastecimento e parcialmente nas notas ou cupons fiscais de manutenção. Desse modo, considera-se que a determinação se encontra em fase de cumprimento.

Outra determinação avaliada foi quanto à **estrutura do Controle Interno** (fls. 1378-1379), tendo em vista que na ocasião da auditoria, em 2015, o órgão não estava adequadamente estruturado com pessoal e equipamentos necessários para atender à sua finalidade.

No relatório parcial encaminhado pelo Município constava a informação de que o Controle Interno se encontrava estruturado com pessoal e equipamentos necessários, contando com uma servidora efetiva como Analista de Controle Interno e uma Diretora de Departamento, ambas nomeadas pelas Portarias n^os. 461/2016 e 682/2018, respectivamente.

Os auditores tiveram a oportunidade de confirmar *in loco* as informações fornecidas pela unidade gestora quanto à estruturação do Controle Interno do Município, devendo-se considerar a determinação em fase de cumprimento.

Entre as determinações não cumpridas estão as de planejamento de veículos suficientes para o transporte de todos os alunos sentados; comunicação sobre a substituição dos veículos terceirizados; autorização para o transporte

coletivo de escolares para os veículos próprios; autorização de transporte coletivo de escolares para os veículos terceirizados; e de sistema de controle de frota.

No que respeita à determinação de incluir **auditorias e avaliações do transporte escolar** (fls. 1379-1381), a situação se deve ao fato de que o Controle Interno do Município não realizava fiscalizações sobre o transporte de escolares ofertado, deixando de emitir relatórios referentes a essa atividade, além de inexistirem dados acerca das condições operacionais do transporte.

No monitoramento da auditoria, foi requisitado ao Município que remetesse os relatórios ou registros de trabalhos realizados no transporte escolar em 2018 e 2019 e as medidas adotadas em razão dos apontamentos. Da análise dos relatórios e documentos entregues, verificou-se que o Controle Interno de Jaguaruna realizou fiscalizações e emitiu relatórios com comentários e recomendações para adoção de medidas e as comunicou aos responsáveis e interessados envolvidos com o tema. Considera-se, assim, que a determinação se encontra em fase de cumprimento.

Em relação à **determinação de designar fiscal dos contratos de serviço de transporte escolar** (fls. 1381-1383), verifica-se que na ocasião da auditoria foi apontada a inexistência de representante da Administração Pública para fiscalização da execução dos contratos relacionados ao transporte escolar no Município.

No presente monitoramento, os auditores analisaram o Pregão Presencial n. 35/2014 e seus Contratos n^s. 96, 97 e 98/2014, bem como o Contrato n. 65/2016 e seus aditivos, constatando que apenas no pregão havia menção ao fiscal do contrato. Por outro lado, observou-se que o Pregão Presencial n. 19/2016 e seu Contrato n. 57-A/2016 continham a exigência do referido fiscal. Também se verificou, por meio da Portaria n. 705/2018 (fl. 233), a designação de fiscal para os mencionados contratos.

Os auditores salientaram que, embora tenha sido apresentado o ato de nomeação de servidor como fiscal dos contratos relativos ao transporte de escolares vigentes, não foram exibidos documentos e/ou relatórios que registrassem, de fato, a fiscalização do serviço. Além disso, as falhas identificadas na execução do serviço de transporte de escolares terceirizado, como superlotação, troca constante de

veículos e ausência de documentação dos veículos e dos motoristas, evidenciam problemas na execução dos contratos que poderiam ser evitados com a atuação eficiente do fiscal.

Assim, tendo em vista a designação de fiscal dos contratos e a ausência de relatórios de fiscalização e/ou notificações às empresas que realizam o serviço, deve a determinação ser considerada em fase de cumprimento.

Ainda no tocante às determinações, verificou-se que a única que restou prejudicada foi referente à exigência de requisitos nos **concursos e processos seletivos para condutores de veículos escolares próprios** (fls. 1372-1374). A determinação tomou por base o fato de que, durante a auditoria, os condutores de veículos próprios de transporte de escolares não atendiam aos requisitos necessários previstos nos arts. 138 e 329 do Código de Trânsito para o exercício da função.

Anteriormente ao período de realização da auditoria, os editais de Concurso Público nºs. 1/2011 e 3/2011 e os Processos Seletivos nºs. 2/2013 e 3/2013, referentes à abertura de vagas para o cargo de motorista, exigiam somente o requisito de habilitação na categoria D. No relatório parcial enviado pelo Município, em julho de 2018, foi informado que não foram realizados novos concursos e processos seletivos para a função de motorista de escolares e que a Lei municipal n. 1.170/2007 ainda não havia sido alterada no tocante aos requisitos da função de motorista escolar.

No monitoramento em questão, verificou-se que não houve concurso ou processo seletivo para o cargo de motorista de transporte escolar e que a alteração do Plano de Carreira, Cargos e Salários dos Servidores Públicos do Município de Jaguaruna, por meio da Lei municipal n. 1.834/2018, teve como mudança em relação aos motoristas apenas a instituição de um adicional de translado escolar aos servidores que executavam o transporte de escolares.

Portanto, em razão de não ter havido novos concursos e processos seletivos para o cargo de motorista na função de transporte de escolares, os auditores consideraram a determinação prejudicada.

O Ministério Público de Contas (fls. 1401-1403), no entanto, consignou que considerar a determinação prejudicada não se mostra o encaminhamento mais

adequado, propondo que a determinação em questão (item 6.2.1.10 da Decisão n. 96/2017) seja reiterada.

Nesse ponto, compartilha-se do entendimento do órgão ministerial, na medida em que, como bem registrou, os requisitos para o exercício do cargo são exigências previstas no Código de Trânsito e de obediência obrigatória, independentemente da forma como os motoristas são contratados. Sendo assim, entende-se que a determinação acerca da exigência dos requisitos nos concursos e processos seletivos para condutores de veículos escolares próprios deve ser considerada em fase de cumprimento e, portanto, reiterada.

No tocante às recomendações, do total de 4, apurou-se que 3 se encontravam em fase de implementação e 1 não havia sido implementada.

Entre as recomendações em fase de implementação estão as de substituição gradativa dos veículos escolares próprios com tempo de fabricação superior à estabelecida pelo MEC; conscientização dos alunos, condutores, monitores, pais e professores sobre a utilização do cinto de segurança; e de planejamento, acompanhamento e controle dos veículos escolares.

Quanto à **substituição gradativa dos veículos escolares próprios com tempo de fabricação superior à estabelecida pelo MEC** (fls. 1387-1390), a recomendação tem origem na auditoria, quando se constatou que, dos 10 veículos que realizavam o serviço, 2 possuíam tempo de fabricação avançado, mais precisamente de 14 e 19 anos (placas MFT 3080 e MYL 1988), enquanto os demais possuíam entre 2 e 7 anos.

Conforme apontado pelos auditores, o tempo de vida útil dos veículos de transporte coletivo de escolares não foi fixado em legislação federal, estadual ou municipal. No entanto, o Manual de Regulação do Transporte Escolar Rural, elaborado pelo Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação – FNDE, do Ministério da Educação, apresenta o tempo de uso dos veículos como um ponto importante para a segurança dos estudantes, ressaltando que cabe ao Poder Público definir o período máximo de uso para substituí-los, assim como aconselha constar esse prazo nos contratos. O Guia do Transporte Escolar, também elaborado pelo FNDE, sugere que o ciclo de renovação da frota seja de 7 anos.

O Município sustenta não ter condições de atender ao critério de 7 anos como tempo máximo de uso dos veículos escolares, sugerindo que fosse adotado outro critério, entre 10 e 15 anos.

No monitoramento, observou-se que, do total de 11 veículos próprios, 1 possuía 1 ano de uso, 4 deles possuíam 7 anos, 3 possuíam entre 8 e 11 anos, enquanto 3 possuíam tempo acima de 18 anos, o que significa que 6 veículos possuíam tempo de fabricação superior a 7 anos, em desacordo com o recomendado pelo MEC.

Cabe também registrar que o Município adquiriu, em 2018, um ônibus novo para 60 passageiros (placa QJR 2638) e retirou de circulação o ônibus de placa MYL 1988, do ano de 1996, com capacidade para 47 passageiros, por estar em más condições. Além disso, solicitou um ônibus rural escolar e um ônibus urbano escolar por meio do Plano de Ações Articuladas/FNDE-PAR, para os anos de 2019 e 2020.

Conforme ressaltado pelos auditores, embora não signifique, necessariamente, que veículos com tempo de fabricação até 7 anos estejam em melhores condições do que outros mais antigos, fato é que o MEC recomendou o tempo de 7 anos com base em estudo técnico, inclusive para maior segurança dos estudantes. Ademais, considerando que o Município não possui um controle de frota que calcule seus gastos médios e as condições operacionais dos veículos, principalmente com combustível e manutenção, torna-se difícil sustentar nesse contexto que um veículo mais velho esteja em melhores condições do que um veículo mais novo.

De outra parte, ainda que o Município não esteja atendendo completamente à recomendação, já que possui 6 veículos em desacordo com a recomendação do MEC, é perceptível que vem buscando gradativamente a substituição de veículos escolares próprios antigos, a fim de atingir o limite desejado. Por essa razão, entende-se que a recomendação está em fase de implementação.

No que respeita à **conscientização dos alunos, condutores, monitores, pais e professores sobre a utilização do cinto de segurança** (fls. 1390-1392), a recomendação decorre da constatação, durante a auditoria, de que os

alunos do transporte escolar, em sua maioria, não utilizavam o cinto de segurança, conforme exigido no art. 65 do Código de Trânsito.

O Município afirmou no relatório parcial ter realizado reunião com os diretores das escolas municipais em 2018, com o objetivo de orientá-los sobre a necessidade de cada escola realizar trabalhos de conscientização com os pais e alunos acerca da correta utilização do cinto de segurança no transporte escolar.

Ao analisarem o serviço de transporte escolar no período do monitoramento *in loco*, os auditores observaram que grande parte dos alunos transportados em veículos escolares ainda não usava o cinto de segurança. Desse modo, conclui-se que, apesar de o Município ter realizado eventos que trataram sobre conscientização do uso do cinto de segurança e dos cuidados no trânsito, há necessidade de continuação nas orientações, razão pela qual deve a recomendação ser considerada em fase de implementação.

Outro ponto objeto de recomendação se refere à designação de servidor para realizar **planejamento, acompanhamento e controle dos veículos escolares** (fls. 1392-1393). Na auditoria realizada em 2015, constatou-se a inexistência de controle sobre os veículos escolares no tocante ao planejamento, à execução e à programação de serviços e suas despesas, assim como em relação ao próprio transporte de escolares, às manutenções preventivas e corretivas, a abastecimentos, trocas de óleo, veículos em más condições de uso, alto consumo e manutenção.

No monitoramento em questão, verificou-se que o Município editou as Portarias nºs. 346/2017 e 395/2019, referentes à nomeação de servidor para exercer as funções. *In loco*, os auditores puderam constatar o servidor designado exercendo funções relacionadas aos veículos e ao transporte de escolares, assim como verificaram que algumas de suas competências não estavam sendo executadas, incluindo o planejamento e o controle dos veículos escolares.

Desse modo, observa-se que, apesar de o Município ter designado servidor para desempenhar o planejamento, o acompanhamento e o controle dos veículos escolares, algumas atividades de sua competência não estavam sendo realizadas, devendo a recomendação ser considerada em fase de implementação.

Entre as recomendações não implementadas está a exigência de **tempo de fabricação máximo dos veículos de transporte escolar terceirizado** (fls. 1383-1387). Nesse caso, a auditoria realizada em 2015 constatou que, de 17 veículos terceirizados, 15 possuíam tempo de fabricação acima de 7 anos, sendo que o mais antigo possuía 36 anos.

O Município não apresentou ações que seriam adotadas para atender à recomendação, expondo manifestação no relatório parcial no sentido de que não teria condições de atender ao critério, sugerindo novo critério de tempo dos veículos do transporte escolar municipal de até 15 anos.

No presente monitoramento, os auditores analisaram os Pregões Presenciais n.ºs. 35/2014 e 19/2016 e seus Contratos n.ºs. 96, 97 e 98/2014, 65/2016 e 57-A/2016, apurando que nenhum possuía tal critério. Observaram que, do total de 29 veículos que realizavam o serviço de transporte de escolares contratados, somente 2 possuíam tempo de fabricação igual ou menor do que 7 anos, 5 veículos possuíam tempo entre 8 e 10 anos, 7 possuíam entre 11 e 15 anos e 15 veículos possuíam tempo superior a 15 anos. Vale o registro de que os 2 veículos mais antigos apresentavam cerca de 30 e 40 anos de fabricação.

A par disso, observa-se que apenas 2 veículos terceirizados se encontravam de acordo com a sugestão do MEC, situação que exige do Município maior esforço para reduzir gradativamente o tempo máximo até atingir os 7 anos de fabricação. Assim, considerando que não foi exigido critério de tempo de fabricação máximo dos veículos nos processos licitatórios e nos contratos, conclui-se que a recomendação não foi implementada.

Diante do quadro exposto, conclui-se que neste primeiro monitoramento foi constatado que 67% das determinações se encontram em fase de cumprimento (incluindo-se aquela inicialmente considerada prejudicada) e 33% não foram cumpridas, enquanto que 75% das recomendações estão em fase de implementação e 25% não foram implementadas.

III – VOTO

Ante o exposto, estando os autos instruídos na forma regimental, submeto ao egrégio Plenário a seguinte proposta de voto:

3.1. Conhecer o Relatório de Instrução n. 18/2019, que trata do primeiro monitoramento da auditoria operacional no serviço de transporte escolar público prestado pelo Município de Jaguaruna, decorrente do processo RLA 15/00531933.

3.2. Conhecer as determinações que estão em fase de cumprimento pelo Município de Jaguaruna/Secretaria Municipal de Educação e Cultura, constantes da Decisão n. 96/2017, e reiterá-las em relação aos itens: 6.2.1.1 – Transporte de escolares em número igual ou menor do que as capacidades dos veículos (item 2.1.1 do Relatório n. 18/2019); 6.2.1.2 – Processos licitatórios e contratos com descrição clara do objeto (item 2.1.2 do Relatório n. 18/2019); 6.2.1.4 - Identificação dos veículos nos contratos (item 2.1.4 do Relatório n. 18/2019); 6.2.1.8 – Requisitos para os condutores de veículos escolares terceirizados (item 2.1.8 do Relatório n. 18/2019); 6.2.1.9 – Requisitos para os condutores de veículos escolares próprios (item 2.1.9 do Relatório n. 18/2019); 6.2.1.12 – Contratos de manutenção e fornecimento de combustíveis dos veículos escolares (item 2.1.12 do Relatório n. 18/2019); 6.2.1.13 – Estrutura do Controle Interno (item 2.1.13 do Relatório n. 18/2019); 6.2.1.14 - Auditorias e avaliações do transporte escolar (item 2.1.14 do Relatório n. 18/2019) e 6.2.1.15 – Fiscal dos contratos de serviço de transporte escolar (item 2.1.15 do Relatório n. 18/2019).

3.3. Conhecer como não cumpridas as determinações, constantes da Decisão n. 96/2017, e reiterá-las em relação aos itens: 6.2.1.3 – Planejamento de veículos suficientes para o transporte de todos os alunos sentados (item 2.1.3 do Relatório n. 18/2019); 6.2.1.5 – Comunicação sobre a substituição dos veículos terceirizados (item 2.1.5 do Relatório n. 18/2019); 6.2.1.6 – Autorização para o transporte coletivo de escolares para os veículos próprios (item 2.1.6 do Relatório n. 18/2019); 6.2.1.7 – Autorização de transporte coletivo de escolares para os veículos terceirizados (item 2.1.7 do Relatório n. 18/2019); 6.2.1.11 – Sistema de controle de frota (item 2.1.11 do Relatório n. 18/2019).

3.4. Conhecer a determinação, inicialmente considerada prejudicada neste Monitoramento, constante da Decisão n. 96/2017, e reiterá-la em relação ao item: 6.2.1.10 – Concursos e processos seletivos para condutores de veículos escolares próprios (item 2.1.10 do Relatório n. 18/2019).

3.5. Conhecer as recomendações que estão em fase de implementação, constantes da Decisão n. 96/2017, e reiterá-las em relação aos itens: 6.2.2.2 –

Substituição gradativa dos veículos escolares próprios com tempo de fabricação avançado (item 2.1.17 do Relatório n. 18/2019); e 6.2.2.3 – Conscientização dos alunos, condutores, monitores, pais e professores sobre a utilização do cinto de segurança (item 2.1.18 do Relatório n. 18/2019) e 6.2.2.4 – Planejamento, acompanhamento e controle dos veículos escolares (Item 2.1.19 do Relatório n. 18/2019).

3.6. Conhecer como não implementada a recomendação constante da Decisão n. 96/2017 e reiterá-la em relação ao item 6.2.2.1 – Tempo de fabricação máximo dos veículos de transporte escolar terceirizado (item 2.1.16 do Relatório n. 18/2019).

3.7. Determinar à Diretoria de Atividades Especiais - DAE que proceda ao segundo monitoramento do cumprimento e da implementação das medidas propostas no processo de auditoria operacional e do compromisso assumido pelo jurisdicionado no plano de ação, no ano de 2021, em razão de estar em elaboração edital que embasará novo processo licitatório para o serviço de transporte escolar, nos termos do art. 10, § 1º, da Resolução n. TC 79/2013.

3.8. Determinar o encerramento deste processo, nos termos do § 2º do art. 10 da Resolução n. TC 79/2013.

3.9. Dar ciência da decisão e do voto que a fundamenta ao Sr. Ednilson Montini da Costa, à Prefeitura Municipal de Jaguaruna e à Secretaria Municipal de Educação e Cultura de Jaguaruna.

Gabinete, em 21 de fevereiro de 2020.

Cleber Muniz Gavi
Conselheiro Substituto
Relator