



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

SEGUNDA VICE-PRESIDÊNCIA

Consultoria Técnico-Legislativa de Fiscalização, Controle, Acompanhamento
de Políticas e Contas Públicas e Execução Orçamentária



CONSULTORIA TÉCNICO-LEGISLATIVA DE FISCALIZAÇÃO, CONTROLE, ACOMPANHAMENTO DE POLÍTICAS E CONTAS PÚBLICAS E EXECUÇÃO ORÇAMENTÁRIA

ESTUDO TÉCNICO N. 02/2026 – Conofis/CLDF



Tema em análise: Diagnóstico do Transporte Escolar no Distrito Federal

Requerente: Gabinete da Deputada Paula Belmonte

Processo SEI: 00001-00033430/2025-46

Modalidade: Consultoria Técnico-Legislativa

Período analisado: 2021 a 2025

Data de entrega: abril de 2026

Área Temática: Educação

Palavras-chave: política pública; educação; transporte escolar



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

SEGUNDA VICE-PRESIDÊNCIA

Consultoria Técnico-Legislativa de Fiscalização, Controle, Acompanhamento
de Políticas e Contas Públicas e Execução Orçamentária



CONSULTORIA TÉCNICO-LEGISLATIVA DE FISCALIZAÇÃO, CONTROLE, ACOMPANHAMENTO DE POLÍTICAS E CONTAS PÚBLICAS E EXECUÇÃO ORÇAMENTÁRIA

ESTUDO TÉCNICO N. 02/2026 – Conofis/CLDF¹

EQUIPE RESPONSÁVEL

Chefia da Conofis

Ana Paula da C. Fernandes (Chefe da Conofis)

Luís Felipe Rabello Taveira (Chefe Adjunto da Conofis) – CTL Analista de Sistemas

Consultores Técnico-Legislativos

Ana Daniela Rezende Pereira Neves – Revisora de Texto

Anderson Christian Pereira – Pedagogo

Brenda Giordani Fagundes (Chefe da UCO) – CRC-DF 028124-CON

Daniel Jürgen Plattner Fernandez – CREA-DF 20.468/D-ENG

David Jefferson Palmeira (Chefe da UCT) – Analista de Sistemas

Edvaldo Vieira Lima Junior – CRC-BA 036104-T-CON

Fabiana de Oliveira Martins – Pedagoga

Gabriela Cruz Moraes – CRA-DF 20-33370-ADM

Juliana Simon – CRA-DF 20-33122-ADM

Lauro Musumeci Alves Velho (Chefe da UCF) – CRA-DF 20-32785-ADM

Lincoln Vitor Santos (Chefe da UCP) – Coren-DF 147.165-ENF

Nazareno Arão da Silva – Revisor de Texto

Ney Barros Luz – Analista de Sistemas

Roberto Romaskevis Severgnini – CRA-DF 20-32556-ADM

Woshington Rodrigues da Silva – Analista de Sistemas

¹ As atividades de consultoria técnico-legislativa e assessoramento especializado não expressam necessariamente a posição institucional da CLDF ou de seus integrantes, desobrigados estes, em qualquer caso, de compromisso institucional ou pessoal em razão da orientação ou da destinação dada ao trabalho pelo solicitante.



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

SEGUNDA VICE-PRESIDÊNCIA

Consultoria Técnico-Legislativa de Fiscalização, Controle, Acompanhamento
de Políticas e Contas Públicas e Execução Orçamentária



LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Definições relativas ao transporte escolar	20
Quadro 2 – Competências dos órgãos envolvidos na prestação do serviço de transporte escolar	23
Quadro 3 – Competências da TCB	26
Quadro 4 – Competências da Semob	27
Quadro 5 – Competências da SEEDF e TCB	27
Quadro 6 – Proposituras Legislativas em trâmite na CLDF	29
Quadro 7 – Critérios exigidos para a contratação de empresas para a oferta de transporte escolar	73
Quadro 8 – Programas de Trabalho	84

LISTA DE FOTOGRAFIAS

Fotografia 1 – Painel de mapeamento dos ônibus escolares da TCB.....	32
Fotografia 2 – Monitoramento das rotas dos ônibus escolares da TCB.....	33
Fotografia 3 – Estacionamento de ônibus escolares da TCB	33
Fotografia 4 – Ônibus estacionados no pátio da unidade durante a visita técnica ao Guará.	35
Fotografia 5 – Inspeção veicular realizada durante a visita técnica ao Guará	36
Fotografia 6 – Registros de ônibus escolares em percurso em São Sebastião.....	37

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Fluxo simplificado do processo de solicitação de transporte, evidenciando o caso de deferimento	42
Figura 2 – Fluxo simplificado do processo de solicitação de transporte escolar, evidenciando o caso de indeferimento	42
Figura 3 – Nuvem de palavras com as sugestões de cursos apresentadas pelos monitores	53
Figura 4 – Nuvem de palavras com as sugestões de cursos apresentadas pelos motoristas	53

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Distribuição dos monitores conforme sexo	49
Gráfico 2 – Distribuição dos motoristas conforme sexo	50
Gráfico 3 – Percepção de motoristas e monitores quanto à ocorrência de rodízio entre profissionais	51
Gráfico 4 – Profissionais que trabalham em três turnos	52
Gráfico 5 – Capacitação Profissional: monitores e motoristas	52
Gráfico 6 – Distribuição da Frota	54
Gráfico 7 – Regularidade dos veículos quanto à documentação	55
Gráfico 8 – Funcionamento dos tacógrafos dos ônibus escolares	56
Gráfico 9 – Proporção de veículos devidamente identificados para o transporte escolar	56



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

SEGUNDA VICE-PRESIDÊNCIA

Consultoria Técnico-Legislativa de Fiscalização, Controle, Acompanhamento
de Políticas e Contas Públicas e Execução Orçamentária



Gráfico 10 – Idade média da frota de ônibus escolares	57
Gráfico 11 – Ônibus escolares equipados com ar-condicionado	57
Gráfico 12 – Ônibus escolares quanto à acessibilidade	59
Gráfico 13 – Situação dos ônibus escolares quanto à regularidade da revisão	59
Gráfico 14 – Condição dos pneus dos ônibus escolares	60
Gráfico 15 – Quantitativo de respondentes que consideram o ponto de embarque distante	61
Gráfico 16 – Pontualidade dos horários dos ônibus escolares conforme os secretários escolares	62
Gráfico 17 – Pontualidade dos horários dos ônibus escolares conforme os diretores de escola	62
Gráfico 18 – Ocorrências de interrupções do serviço de transporte escolar	63
Gráfico 19 – Uso do Diário de Bordo pelos monitores escolares	64
Gráfico 20 – Atitudes dos secretários quando há responsáveis ausentes no embarque/desembarque	65
Gráfico 21 – Satisfação dos Usuários quanto ao serviço de transporte escolar	66
Gráfico 22 – Satisfação dos motoristas quanto ao próprio trabalho	67
Gráfico 23 – Satisfação dos monitores quanto ao próprio trabalho	67
Gráfico 24 – Somatório das prioridades por peça orçamentária	90
Gráfico 25 – Composição do orçamento autorizado: dotação inicial x alterações	92
Gráfico 26 – Orçamento autorizado por etapa de ensino	93
Gráfico 27 – Valores inscritos em RPNP	99
Gráfico 28 – Execução do serviço relativo ao STCE pela SEEDF por elemento de despesa	105
Gráfico 29 – Participação por fonte de recursos	107
Gráfico 30 – Participação por região na execução da despesa de 2021 a 2025	108

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Contratos firmados segundo o site da TCB (2023 a 2025)	68
Tabela 2 – Contratos vigentes segundo a TCB	71
Tabela 3 – Quantidade de alunos atendidos: LDO x PLOA x LOA	87
Tabela 4 – Orçamento destinado à oferta suplementar de transporte escolar	91
Tabela 5 – Detalhamento das suplementações conforme a origem	93
Tabela 6 – Descentralizações da SEEDF para a TCB	94
Tabela 7 – Execução da despesa pela SEEDF e pela TCB	97
Tabela 8 – RPNP: Inscrição e cancelamento	98
Tabela 9 – Aquisição de ônibus escolares	100
Tabela 10 – Termos de Compromisso no âmbito do PAR	101
Tabela 11 – Despesas executadas com TIC pela TCB	103
Tabela 12 – Realização dos serviços com STCE por fonte de recurso	106
Tabela 13 – Realização dos serviços com STCE por região	108
Tabela 14 – Sete empresas que mais receberam valores no período	109



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

SEGUNDA VICE-PRESIDÊNCIA

Consultoria Técnico-Legislativa de Fiscalização, Controle, Acompanhamento de Políticas e Contas Públicas e Execução Orçamentária



LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
AVL	<i>Automatic Vehicle Location</i>
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
CAQ	Custo Aluno Qualidade
CCO	Centro de Controle Operacional
CED	Centro Educacional
CEE	Centro de Ensino Especial
CEI	Centro de Educação Infantil
CF/1988	Constituição Federal de 1988
CIL	Centro Interescolar de Línguas
CLDF	Câmara Legislativa do Distrito Federal
CONTRAN	Conselho Nacional de Trânsito
CPF	Cadastro de Pessoa Física
CRE	Coordenação Regional de Ensino
CRLV	Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
Conofis	Comissão de Financiamentos Externos
DEA	Despesas de Exercícios Anteriores
DF	Distrito Federal
DIGEST	Diretoria de Gestão de Transporte Escolar
DODF	Diário Oficial do Distrito Federal
DSC	Despesas sem Cobertura Contratual
Detran/DF	Departamento de Trânsito do Distrito Federal
ECA	Estatuto da Criança e do Adolescente
EJA	Educação de Jovens e Adultos
FAE	Fundação de Assistência ao Estudante
FDCA	Fundo dos Direitos da Criança e do Adolescente
FNDE	Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação
FPM	Fundo de Participação dos Municípios
GCOTE	Gerência de Controle de Transporte Escolar
GDF	Governo do Distrito Federal
GO	Goiás
IDEB	Índice de Desenvolvimento da Educação Básica
INEP	Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira
INMETRO	Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia
LDB	Lei de Diretrizes e Bases da Educação
LDO	Lei de Diretrizes Orçamentárias
LOA	Lei Orçamentária Anual
LODF	Lei Orgânica do Distrito Federal
MEC	Ministério da Educação
MTO	Manual Técnico de Orçamento



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

SEGUNDA VICE-PRESIDÊNCIA

Consultoria Técnico-Legislativa de Fiscalização, Controle, Acompanhamento de Políticas e Contas Públicas e Execução Orçamentária



NC	Nota de Crédito
NCA	Nota de Crédito Adicional
NE	Nota de Empenho
NOVACAP	Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil
OCA	Orçamento da Criança e do Adolescente
PAR	Plano de Ações Articuladas
PDTU/DF	Plano Diretor de Transporte Urbano do Distrito Federal
PEDF	Plano Estratégico do Distrito Federal
PLE	Passe Livre Estudantil
PLOA	Projeto de Lei Orçamentária Anual
PMA	Percurso Médio Anual
PNATE	Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar
PNE	Plano Nacional de Educação
PNTE	Programa Nacional de Transporte Escolar
PPA	Plano Plurianual
PPP	Projeto Político-Pedagógico
QDD	Quadro Demonstrativo da Despesa
RA	Região Administrativa
RAF	Rendimento de Aplicação Financeira
RIDE	Região Integrada de Desenvolvimento Econômico
RPNP	Restos a Pagar Não Processados
SAG	Sistema de Acompanhamento Governamental
SCIA	Setor Complementar de Indústria e Abastecimento
SEEC	Secretaria de Estado de Economia do Distrito Federal
SEEDF	Secretaria de Estado de Educação do Distrito Federal
SEI	Sistema Eletrônico de Informações
Semob	Secretaria de Estado de Mobilidade do Distrito Federal
SIA	Setor de Indústria e Abastecimento
SIGGO	Sistema Integral de Gestão Governamental
SIMEC	Sistema Integrado de Monitoramento, Execução e Controle
SRP	Sistema de Registro de Preços
STCE	Serviço de Transporte Coletivo de Escolares
STPC	Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal
SUAG	Subsecretaria de Administração Geral
SUAPE	Subsecretaria de Apoio às Políticas Educacionais
TCB	Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília Ltda.
TCDF	Tribunal de Contas do Distrito Federal
TIC	Tecnologia da Informação e Comunicação
UE	Unidade Escolar
UG	Unidade Gestora
UNIAE	Unidade Regional de Infraestrutura e Apoio Educacional
UO	Unidade Orçamentária



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

SEGUNDA VICE-PRESIDÊNCIA

Consultoria Técnico-Legislativa de Fiscalização, Controle, Acompanhamento de Políticas e Contas Públicas e Execução Orçamentária



APRESENTAÇÃO

Este Estudo apresenta a análise técnica realizada em atendimento à solicitação de assessoramento especializado apresentada pelo Gabinete 22, da Deputada Paula Belmonte (doc. Sei! n. 2284957).

O documento é resultado do esforço coletivo realizado pelo Grupo de Trabalho constituído pelo Ato da Segunda Vice-Presidência n. 14/2025, para esta finalidade específica (doc. Sei! n. 2329619), além de colaborações recebidas de demais integrantes da Consultoria Técnico-Legislativa de Fiscalização, Controle, Acompanhamento de Políticas e Contas Públicas e Execução Orçamentária (Conofis).

O Estudo contempla análise abrangente de diferentes aspectos relacionados ao transporte escolar no Distrito Federal (DF), incluindo a prestação do serviço de transporte gerido pela Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília Ltda. (TCB) e pela Secretaria de Estado de Educação do Distrito Federal (SEEDF), no que se refere à adequação dos veículos utilizados pelas contratadas e à qualidade da prestação do serviço, a partir da percepção dos atores envolvidos, especialmente, sob a ótica do usuário. Além disso, visa atestar a efetividade da fiscalização dos contratos e o compartilhamento de informações entre os órgãos e entidades envolvidos, bem como a regularidade do dispêndio de recursos públicos.

A elaboração deste Estudo está em conformidade com os incisos III e VIII do artigo 10 da Resolução n. 338/2023, que estabelece:

Art. 10. À Conofis compete:

III – desempenhar atividades de consultoria técnico-legislativa e assessoramento especializado às comissões no desempenho da atividade de fiscalização e controle, no acompanhamento de planos e programas governamentais, no controle dos atos do Poder Executivo e Legislativo, bem como no exercício da fiscalização, inclusive em matéria de execução orçamentária do Distrito Federal;

VIII – elaborar, sempre que solicitado por parlamentar, Mesa Diretora, comissão ou liderança, estudos, pareceres técnicos, notas técnicas e relatórios relativos a planos, programas e ações governamentais, inclusive em matéria de execução orçamentária, no âmbito da fiscalização, controle e acompanhamento de políticas públicas e contas públicas (Câmara Legislativa do Distrito Federal, 2023).



SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	 10
2 CONTEXTUALIZAÇÃO	 11
2.1 Histórico do Transporte Escolar	11
2.2 Legislação nacional em vigor relativa ao transporte escolar	16
2.3 Legislação distrital em vigor relativa ao transporte escolar	18
2.4 Proposituras Legislativas	29
3 METODOLOGIA PARA O DIAGNÓSTICO	 31
3.1 Reuniões de alinhamento	32
3.2 Visitas in loco	34
3.3 Questionários	37
3.4 Solicitações de informações	38
3.5 Levantamento acerca dos contratos	38
3.6 Levantamento orçamentário	39
4 RESULTADOS DO DIAGNÓSTICO	 40
4.1 Mapeamento	40
4.1.1 Atividades de levantamento e validação do processo	43
4.1.2 Reuniões técnicas com a SEEDF	43
4.1.3 Visitas técnicas e acompanhamento de rota	44
4.1.4 Apurações preliminares acerca do mapeamento	45
4.2 Prestação do serviço de transporte escolar	48
4.2.1 Sobre os Prestadores de Serviço	49
4.2.2 Sobre os Veículos	54
4.2.3 Sobre a operacionalização do serviço de transporte escolar	60
4.3 Satisfação dos usuários com o serviço de transporte escolar	65
4.4 Contratos	67
4.4.1 Aspectos formais das licitações e das contratações	68
4.4.2 Aspectos qualitativos das contratações	73
4.4.3 Aspectos econômico-financeiros	78
4.5 Aspectos Orçamentários	81
4.5.1 Apresentação do contexto e configuração orçamentários do STCE	82
4.5.1.1 Programas de Trabalho	83
4.5.1.2 Fontes de recurso	85
4.5.1.3 Orientações relevantes para as programações marcadas como Orçamento da Criança e do Adolescente (OCA)	86
4.5.2 Relação com os objetivos e prioridades do Governo do DF	87
4.5.3 Planejamento e execução do orçamento destinado ao STCE	90
4.5.3.1 Orçamento inicial, alterações orçamentárias e orçamento autorizado	90
4.5.3.2 Descentralizações da SEEDF para a TCB	94
4.5.3.2.1 Insuficiência orçamentária da TCB em 2025	95
4.5.3.3 Realização da despesa	97



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

SEGUNDA VICE-PRESIDÊNCIA

Consultoria Técnico-Legislativa de Fiscalização, Controle, Acompanhamento
de Políticas e Contas Públicas e Execução Orçamentária



4.5.3.4 Inscrição em restos a pagar não processados (RPNP) e posterior cancelamento e Despesa de Exercícios Anteriores (DEA) 	98
4.5.3.5 Natureza da despesa 	99
4.5.3.5.1 Aquisição de ônibus escolares – natureza da despesa: 449052 	100
4.5.3.5.2 Serviços de Tecnologia da Informação e Comunicação (TIC) – natureza da despesa: 339040 	102
4.5.3.5.3 Pagamento indenizatório – natureza da despesa: 339093 	103
4.5.3.6 Origem dos recursos 	105
4.5.3.7 Contratos sob a gestão da TCB 	107
4.5.3.7.1 Valor executado por região 	107
4.5.3.7.2 Valor executado por credor 	109
4.5.4 Comparação com o Passe Livre Estudantil (PLE) 	109
5 CONCLUSÕES 	110
5.1 Mapeamento 	110
5.2 Prestação do Serviço de transporte escolar 	111
5.3 Satisfação dos usuários com o serviço de transporte escolar 	111
5.4 Contratos 	111
5.5 Orçamento 	112
6 RECOMENDAÇÕES TÉCNICAS 	114
6.1 Mapeamento 	114
6.2 Prestação do serviço de transporte escolar 	114
6.3 Contratos 	115
6.4 Orçamento 	116
REFERÊNCIAS 	117
APÊNDICE I – Questionário enviado aos Alunos/Responsáveis 	126
APÊNDICE II – Questionário enviado aos Diretores de escola 	142
APÊNDICE III – Questionário enviado aos Secretários Escolares 	157
APÊNDICE IV – Questionário enviado aos Monitores Escolares 	173
APÊNDICE V – Questionário enviado aos Motoristas 	191
APÊNDICE VI – Fluxograma do processo de análise da demanda de transporte 	209



1 INTRODUÇÃO

A Constituição Federal de 1988 estabelece a educação como direito de todos e dever do Estado e da família. O Estatuto da Criança e do Adolescente (ECA) dispõe, ainda, que o acesso à escola pública gratuita e próxima da residência integra esse direito.

Nesse contexto, a oferta de matrícula próxima à residência ou ao local de trabalho foi incluída entre as iniciativas da Secretaria de Estado de Educação do Distrito Federal (SEEDF) no Plano Estratégico do Distrito Federal (PEDF) 2019-2060 – Edição Revisada.

A insuficiência de vagas em determinadas localidades da rede pública de ensino, contudo, evidencia a necessidade de políticas de transporte que assegurem o amplo acesso e a permanência dos estudantes nas instituições de ensino. Nesse sentido, a Lei Orgânica do Distrito Federal (LODF) prevê a disponibilização de programas suplementares de transporte em todas as etapas da educação básica como instrumento de efetivação do dever estatal.

No âmbito do Programa de Oferta Suplementar de Transporte Escolar, a SEEDF disponibiliza o serviço aos estudantes da rede pública de ensino do DF, nos termos da Portaria SEEDF n. 192/2019, seja por meio de frota própria ou locada.

O caráter suplementar decorre do fato de o deslocamento gratuito dos estudantes ocorrer, em regra, por meio do Passe Livre Estudantil (PLE), benefício que assegura a gratuidade nas linhas do serviço básico de transporte público coletivo aos estudantes que atendam aos critérios legalmente definidos.

Em 2020, a gestão e a operação do serviço de transporte escolar foram transferidas à Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília (TCB), empresa pública vinculada à Secretaria de Estado de Mobilidade do Distrito Federal (Semob), por meio do Decreto Distrital n. 40.385/2020. Apesar da transferência, o acompanhamento das demandas relacionadas ao transporte escolar permaneceu estruturado de forma compartilhada entre diferentes órgãos e entidades, com atribuições específicas no âmbito do arranjo institucional estabelecido.

Trata-se, portanto, de política pública complexa, que envolve diversos atores com responsabilidades compartilhadas e específicas, cujos processos se desenvolvem em diferentes instâncias, órgãos e repartições, para que a prestação do serviço ocorra de forma efetiva aos usuários.

Nessa perspectiva, a realização de um diagnóstico abrangente dessa política também se revela tarefa complexa. Para atendimento satisfatório à demanda, foram adotadas múltiplas abordagens, com o objetivo de captar as diversas dimensões relacionadas à institucionalidade e à prestação do serviço, conforme detalhado nas seções relativas ao contexto e à metodologia.



Na parte de resultados, são apresentadas as diferentes percepções obtidas a partir das análises realizadas. Em seguida, são propostas recomendações de aprimoramento e boas práticas, no intuito de contribuir para o aperfeiçoamento da oferta do transporte escolar no DF.

2 CONTEXTUALIZAÇÃO

Apresenta-se, a seguir, uma síntese do histórico do transporte escolar, da legislação federal vigente sobre o tema, da legislação distrital aplicável e das proposições em tramitação na Câmara Legislativa do Distrito Federal (CLDF) que, se aprovadas, poderão impactar de forma significativa a prestação do serviço de transporte escolar à população.

2.1 Histórico do Transporte Escolar

O transporte escolar nem sempre foi reconhecido como política pública de elevada relevância.

A primeira referência na legislação nacional remonta à **Constituição Federal de 1934**, na qual o Transporte Escolar figura de modo, no mínimo, pitoresco: mediante o fornecimento gratuito de *vilegiaturas*. Esse termo arcaico faz menção à ida para o campo. No caso em tela, referia-se à volta ao campo do estudante que permaneceu uma temporada desenvolvendo atividades em uma grande cidade, dentre elas o estudo (Ribeiro; Jesus, 2013).

Esse histórico demonstra que a necessidade de transporte escolar se apresenta como demanda social há muitos anos. Àquela época, caso não houvesse esse tipo de atendimento, as pessoas que residissem em distância considerável dos grandes centros não teriam como iniciar ou continuar seus estudos em níveis mais avançados.

Ainda na Constituição de 1934, figura uma forma embrionária do atual Salário Educação, hoje uma contribuição social que ajuda no custeio do Transporte Escolar e de outras políticas públicas voltadas à Educação Básica. É posto no artigo 139 a obrigatoriedade de as empresas manterem o ensino primário gratuito aos seus colaboradores e prole (Brasil, 1934).

O transporte escolar, propriamente dito, só passa a figurar na **Constituição Federal de 1988**, no Inciso VII do art. 208.

Art. 208. O dever do Estado com a educação será efetivado mediante a garantia de: [...]

VII – atendimento ao educando, em todas as etapas da educação básica, por meio de programas suplementares de material didático



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

SEGUNDA VICE-PRESIDÊNCIA

Consultoria Técnico-Legislativa de Fiscalização, Controle, Acompanhamento de Políticas e Contas Públicas e Execução Orçamentária



escolar, transporte, alimentação e assistência à saúde. (Redação dada pela Emenda Constitucional n. 59, de 2009) (Brasil, 1988).

A partir dessa normativa, a ação de transporte escolar passou a ser compartilhada entre União, Estados, Distrito Federal e Municípios; cabendo à União a assistência técnica e financeira e aos demais entes a execução em suas respectivas redes (Ribeiro; Jesus, 2015).

Além da presença nos textos constitucionais, o transporte também é tratado nas Leis de Diretrizes e Bases da Educação (LDB). Sendo citado primeiramente na **Lei n. 4.024, de 20 de dezembro de 1961**, como auxílio transporte e objeto de normativa apartada da LDB, no §5º do art. 94.

Na LDB posterior – **Lei n. 5.692, de 11 de agosto de 1971** –, o transporte escolar é tratado no art. 62:

Art. 62. Cada sistema de ensino compreenderá obrigatoriamente, além de serviços de assistência educacional que assegurem aos alunos necessitados condições de eficiência escolar entidades que congreguem professores e pais de alunos, com o objetivo de colaborar para o eficiente funcionamento dos estabelecimentos de ensino.

1º Os serviços de assistência educacional de que trata este artigo destinar-se-ão, de preferência, a garantir o cumprimento da obrigatoriedade escolar e incluirão auxílios para a aquisição de material escolar, **transporte**, vestuário, alimentação, tratamento médico e dentário e outras formas de assistência familiar.

2º O Poder Público estimulará a organização de entidades locais de assistência educacional, constituídas de pessoas de comprovada idoneidade, devotadas aos problemas socioeducacionais que, em colaboração com a comunidade, possam incumbir-se da execução total ou parcial dos serviços de que trata este artigo, assim como da adjudicação de bolsas de estudo. (Brasil, 1971, grifo nosso).

Portanto, no texto da LDB de 1971, estipulou-se que cada sistema de ensino deveria arcar com a assistência educacional aos alunos humildes e, dentre os auxílios previstos, estava incluído o transporte escolar.

A atual LDB, **Lei n. 9.394, de 20 de dezembro de 1996**, prevê, no inciso VIII do art. 4º, dentre outros, o dever de o Estado garantir aos educandos de todas as etapas da Educação Básica, na educação escolar pública, o atendimento de transporte por meio de programas suplementares (Brasil, 1996).

Ainda conforme a LDB, as despesas de transporte escolar são consideradas na cota dos impostos destinados à manutenção e desenvolvimento do ensino. No caso da União, a cota é de ao menos 18%; nos estados, Distrito Federal e municípios, de ao menos 25%. Também é determinado que cada Ente é responsável pelo transporte de seus respectivos alunos (Brasil, 1996).



Dada a previsão constitucional de 1988, aparece de forma embrionária, em 1993, o que viria a ser o Programa Nacional de Transporte Escolar (PNTE), ainda sem essa denominação e sob gestão da extinta Fundação de Assistência ao Estudante (FAE). O PNTE, propriamente dito, foi criado em 1994 com a publicação da Portaria MEC n. 955, mas ainda sob o comando da FAE, condição alterada somente após a edição da última LDB, de 1996, quando houve a passagem de sua gestão para o Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE), em 1997, tendo em vista a extinção da FAE. (Ribeiro; Jesus, 2015).

Referente ao PNE do decênio de 2001-2010, a **Lei n. 10.172, de 9 de janeiro de 2001** traz algumas metas e estratégias que citam o transporte escolar, por exemplo, a meta 17 do Ensino Fundamental: “Prover de transporte escolar as zonas rurais, quando necessário, com colaboração financeira da União, Estados e Municípios, de forma a garantir a escolarização dos alunos e o acesso à escola por parte do professor”. (Brasil, 2001).

Também quando da abordagem à Educação Especial, o PNE coloca em foco nas metas 5 e 15 o transporte Escolar:

Generalizar, em dez anos, o atendimento dos alunos com necessidades especiais na educação infantil e no ensino fundamental, inclusive através de consórcios entre Municípios, quando necessário, provendo, nestes casos, o transporte escolar.

Assegurar, durante a década, transporte escolar com as adaptações necessárias aos alunos que apresentem dificuldade de locomoção. (Brasil, 2001).

Além disso, a oferta de transporte escolar impactou outras metas do Plano, como as que objetivavam a nucleação de escolas de unidocência, ou seja, aquelas que trabalham com turmas multisseriadas. A nucleação dessas escolas só foi possível por conta da oferta de transporte escolar entre a moradia do aluno residente no meio rural e esses núcleos escolares, sejam eles rurais ou urbanos. Nesse âmbito, é importante frisar que a nucleação na zona urbana não se constitui como objetivo inicial pontuado no PNE. Essa realidade é uma consequência das medidas adotadas no momento de implementação *in loco* de escolas pelos entes subnacionais. (Ribeiro; Jesus, 2015).

O PNE com vigência entre 2014-2024, isto é, a **Lei n. 13.005, de 25 de junho de 2014**, traz algumas metas que também fazem uso de estratégias que perpassam o transporte escolar, por exemplo, as metas 4, 7, 9 e 20. Na meta 4, sobre Educação Especial, a estratégia 4.6 aborda o uso de transporte acessível:

4.6) manter e ampliar programas suplementares que promovam a acessibilidade nas instituições públicas, para garantir o acesso e a permanência dos (as) alunos (as) com deficiência por meio da adequação arquitetônica, da oferta de **transporte acessível** e da



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

SEGUNDA VICE-PRESIDÊNCIA

Consultoria Técnico-Legislativa de Fiscalização, Controle, Acompanhamento de Políticas e Contas Públicas e Execução Orçamentária



disponibilização de material didático próprio e de recursos de tecnologia assistiva, assegurando, ainda, no contexto escolar, em todas as etapas, níveis e modalidades de ensino, a identificação dos (as) alunos (as) com altas habilidades ou superdotação; (Brasil, 2014, grifo nosso).

Na meta 7, que objetiva êxito no Índice de Desenvolvimento da Educação Básica (IDEB), o transporte escolar é necessário e figura em duas estratégias:

7.13) garantir **transporte gratuito** para todos (as) os (as) estudantes da educação do campo na faixa etária da educação escolar obrigatória, mediante renovação e padronização integral da frota de veículos, de acordo com especificações definidas pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia – INMETRO, e financiamento compartilhado, com participação da União proporcional às necessidades dos entes federados, visando a reduzir a evasão escolar e o tempo médio de deslocamento a partir de cada situação local; [...]

7.17) ampliar programas e aprofundar ações de atendimento ao (à) aluno (a), em todas as etapas da educação básica, por meio de programas suplementares de material didático-escolar, **transporte**, alimentação e assistência à saúde; (Brasil, 2014, grifo nosso).

Especialmente na estratégia 7.13 fica demonstrada a preocupação do Legislador com a evasão escolar e o tempo de deslocamento dos alunos. Assim, o transporte escolar é considerado uma assistência necessária ao saneamento desses gargalos educacionais.

Na meta 9, que trata da Educação de Jovens e Adultos, o transporte escolar também se faz presente:

9.7) executar ações de atendimento ao (à) estudante da educação de jovens e adultos por meio de programas suplementares de **transporte**, alimentação e saúde, inclusive atendimento oftalmológico e fornecimento gratuito de óculos, em articulação com a área da saúde; (Brasil, 2014, grifo nosso).

E, finalmente, na meta 20, que trata do financiamento à Educação, consta a estratégia 20.7, que propõe a implementação do Custo Aluno Qualidade (CAQ) como parâmetro para o financiamento educacional. Dentre outros aspectos a serem levados em consideração, o transporte escolar é apontado como uma das variáveis para o cálculo do CAQ:



20.7) implementar o Custo Aluno Qualidade – CAQ como parâmetro para o financiamento da educação de todas etapas e modalidades da educação básica, a partir do cálculo e do acompanhamento regular dos indicadores de gastos educacionais com investimentos em qualificação e remuneração do pessoal docente e dos demais profissionais da educação pública, em aquisição, manutenção, construção e conservação de instalações e equipamentos necessários ao ensino e em aquisição de material didático-escolar, alimentação e **transporte escolar**; (Brasil, 2014, grifo nosso).

Dessas iniciativas legislativas, resultaram três programas que vigoraram nas últimas décadas, quais sejam: Programa Nacional de Transporte Escolar (PNTE), Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar (PNATE) e Caminhos da Escola.

O primeiro deles, o PNTE, criado pela **Portaria do Ministério da Educação n. 955, em 21 de junho de 1994**, foi gerido inicialmente pela FAE. Posteriormente, o programa teve continuidade sob a gestão do FNDE. De forma resumida, consistia na descentralização de recursos por parte da União para que os entes subnacionais adquirissem veículos destinados ao transporte escolar de alunos, principalmente do meio rural. Não atendia todas as localidades e, a depender dos fluxos adotados, era susceptível de interveniência político-partidária (Ribeiro; Jesus, 2015).

Em 2004, o PNTE foi implementado por meio da **Lei n. 10.880, de 9 de junho de 2004**. Em seus fluxos, é perceptível o cuidado com as possíveis intervenções no direcionamento das verbas, por meio da adoção de critérios mais técnicos para a distribuição dos recursos do Programa. Nesse sentido, na versão adotada, consta, por exemplo, a transferência automática e obrigatória de assistência financeira aos entes subnacionais abaixo da linha de pobreza. Os recursos destinam-se às despesas de manutenção de veículos escolares ou à contratação de transporte terceirizado. O cálculo do montante a ser repassado baseia-se no número de alunos camponeses que cursam o Ensino Fundamental, conforme informado no Censo Escolar e, a partir de 2009, o número de alunos camponeses na Educação Básica, ampliando o escopo do atendimento.

Por fim, o programa Caminho da Escola, criado pela **Resolução n. 3/2007**, regulamenta a aquisição de veículos padronizados, por meio de pregão eletrônico para registro de preços em âmbito nacional, o que contribui para a redução dos valores e para a transparência nas compras públicas. O veículo mais característico do Programa são os conhecidos ônibus “amarelinhos”, mas também podem ser adquiridas embarcações e bicicletas. Diferentemente do PNATE, não é fomentado por transferências obrigatórias, mas sim por transferências voluntárias.



Esse contexto histórico demonstra que, a cada ano, o Programa de Transporte Escolar se tornou mais robusto e presente no cotidiano escolar, garantindo acesso e permanência de muitos estudantes nas escolas, em especial em Brasília. Como bem pontua Rocha (2024):

O acesso e permanência em uma instituição de ensino só é possível mediante a disponibilização, por parte do Estado, de um conjunto de elementos materiais que viabilizem esse direito, entre os quais destaca-se a acessibilidade à escola. Assim, o poder público tem como dever a oferta de vagas perto da residência dos alunos, em instituições capazes de atender à demanda da comunidade. Inexistindo essa escola perto de casa, é obrigação estatal oferecer transporte escolar gratuito e de qualidade para os estudantes.

Essa é uma condição *sine qua non*, dada a impossibilidade fática de todos os estudantes residirem perto de uma escola que ofereça o nível de escolarização adequado às diferentes fases de sua vida.

2.2 Legislação nacional em vigor relativa ao transporte escolar

A **Constituição Federal de 1988 (CF/1988)** estatui, em seu art. 205, que a educação é um direito de todos e um dever do Estado e da família, cuja promoção e incentivo visam proporcionar o pleno desenvolvimento da pessoa, seu preparo para o exercício da cidadania e sua qualificação para o exercício profissional.

Nesse contexto, o art. 208 dispõe sobre o dever de o Estado proporcionar o acesso à educação, mediante diversas garantias. Entre elas, a disponibilização de meio de transporte que permita aos estudantes a locomoção segura em todas as etapas da educação básica.

A Constituição estabelece, ainda, em seu art. 212, os critérios de aplicação da receita resultante de impostos na manutenção e desenvolvimento do ensino, prevendo a contribuição social do Salário-Educação como fonte adicional de financiamento da educação básica pública.

A **Lei Federal n. 9.394/1996**, Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (LDB), em consonância com a CF/1988, prevê a responsabilidade do Poder Público com o transporte escolar entre suas garantias. O art. 10 da referida norma atribui aos estados a incumbência de assegurar o transporte escolar dos alunos da rede estadual, prevendo ainda a possibilidade de utilização dos veículos pelos professores da rede, desde que em assentos vagos e em trechos autorizados.

A **Lei n. 9.503/1997**, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), disciplina as condições de segurança do transporte escolar em seu Capítulo XIII. Os veículos destinados ao transporte coletivo de escolares não podem comportar um



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

SEGUNDA VICE-PRESIDÊNCIA

Consultoria Técnico-Legislativa de Fiscalização, Controle, Acompanhamento de Políticas e Contas Públicas e Execução Orçamentária



número superior à capacidade estabelecida pelo fabricante, devem circular com autorização do órgão competente, afixada em lugar visível na parte interna do veículo, com inscrição da lotação permitida, além de cumprir as seguintes exigências:

- I – registro como veículo de passageiros;
- II – inspeção semestral para verificação dos equipamentos obrigatórios de segurança;
- III – pintura de faixa horizontal na cor amarela, com quarenta centímetros de largura, à meia altura, em toda a extensão das partes laterais e traseira da carroçaria, com o dístico ESCOLAR, em preto, sendo que, em caso de veículo de carroçaria pintada na cor amarela, as cores aqui indicadas devem ser invertidas;
- IV – equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;
- V – lanternas de luz branca, fosca ou amarela dispostas nas extremidades da parte superior dianteira e lanternas de luz vermelha dispostas na extremidade superior da parte traseira;
- VI – cintos de segurança em número igual à lotação;
- VII – outros requisitos e equipamentos obrigatórios estabelecidos pelo CONTRAN. (Brasil, 1997).

O CTB trata, ainda, dos requisitos estabelecidos aos condutores dos veículos utilizados para o transporte escolar, como idade superior a 21 anos, habilitação na categoria D, máximo de uma infração gravíssima nos últimos 12 meses e aprovação em curso especializado.

A **Lei Federal n. 10.880/2004** instituiu o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE) e o Programa de Apoio aos Sistemas de Ensino para Atendimento à Educação de Jovens e Adultos. O PNATE tem o objetivo de garantir o transporte escolar aos alunos da educação básica pública residentes em áreas rurais.

Ambos os programas são executados, em caráter suplementar, pelo FNDE, autarquia responsável pela implementação de políticas públicas de educação por meio da distribuição de recursos e do apoio a programas e ações em âmbito nacional. Em relação ao PNATE, o repasse financeiro aos estados, municípios e ao Distrito Federal é realizado em parcelas e calculado na proporção do número de alunos que utilizem o transporte escolar, com base no censo escolar do Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira (INEP). O Conselho Deliberativo do FNDE é responsável pela divulgação, a cada exercício financeiro, da forma de cálculo, do valor e da periodicidade do repasse dos recursos, bem como das instruções relacionadas à execução do programa.

Ressalta-se que a transferência de recursos ocorre automaticamente, sem formalidades, mediante depósito em conta corrente específica. Ademais, o acompanhamento e o controle social sobre a transferência e aplicação dos recursos são exercidos pelos entes federativos, mediante a obrigatoriedade da prestação de contas. A fiscalização quanto à aplicação dos recursos financeiros compete ao



Ministério da Educação (MEC), ao FNDE e aos órgãos do Sistema de Controle Interno do Poder Executivo Federal.

Nesse contexto, a **Resolução FNDE n. 18, de 22 de outubro de 2021**, regulamentou a Lei Federal n. 10.880, estabelecendo diretrizes e orientações para o apoio técnico e financeiro na execução, no monitoramento e na fiscalização da gestão de veículos de transporte escolar no âmbito do PNATE.

A **Resolução FNDE n. 3, de 28 de março de 2007**, criou o Programa Caminho da Escola, voltado à renovação da frota de transporte escolar em áreas rurais e ribeirinhas. A norma estabelece diretrizes para financiamento via Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), permitindo que municípios e estados adquiram ônibus, micro-ônibus e embarcações adequados.

No âmbito do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), a **Resolução n. 504, de 29 de outubro de 2014**, estabelece requisitos adicionais de segurança, como a obrigatoriedade de dispositivos auxiliares de visibilidade nos veículos destinados ao transporte escolar. Já a **Resolução n. 789/2020** disciplina a formação de condutores, fixando carga horária, validade e requisitos para cursos de formação e atualização.

Por fim, o FNDE publica, anualmente, portaria com dados relativos à distribuição das quotas estaduais e municipais do Salário-Educação, incluindo número de matrículas, coeficientes de distribuição e estimativas de repasse. Conforme a Portaria n. 167, de 14 de fevereiro de 2025, a estimativa de repasse ao Distrito Federal para o exercício de 2025 é de R\$ 236.724.282,92, para um total de 410.168 matrículas.

2.3 Legislação distrital em vigor relativa ao transporte escolar

A **Lei Orgânica do Distrito Federal (LODF)**, em conformidade com a CF/1988, prevê, em seu art. 224, a responsabilidade do Poder Público em assegurar atendimento ao educando, em todas as etapas da educação básica, por meio de programas suplementares, entre eles a disponibilização de transporte escolar.

Nesse sentido, o §2º do art. 241 determina a obrigatoriedade de publicação, em até 30 dias após o encerramento de cada bimestre, do relatório resumido da execução do orçamento da educação e de seus programas suplementares.

A **Lei n. 809/1994**, que trata do uso obrigatório dos cintos de segurança no Distrito Federal, foi a primeira norma distrital a estabelecer regra específica sobre o transporte escolar, ao incluir condutores e passageiros da modalidade no rol de obrigatoriedade. Posteriormente, a **Lei n. 1.394/1997** instituiu áreas de embarque e desembarque do transporte escolar nos arredores das instituições de ensino.

No mesmo ano, foi publicada a **Lei n. 1.585/1997**, que disciplinou o Serviço de Transporte Coletivo de Escolares (STCE) no Distrito Federal, compreendendo o



transporte de estudantes do ensino regular, especial, complementar, desportivo, cultural ou religioso, situados no DF.

O Departamento de Trânsito do Distrito Federal (Detran/DF) é o órgão responsável por normatizar, coordenar e fiscalizar o STCE. A prestação do serviço depende de autorização, cuja validade é de 36 meses, admitindo-se duas categorias de prestadores: i) motorista profissional autônomo, proprietário ou arrendatário mercantil de um único veículo destinado ao STCE, detentor de autorização em vigor; ii) pessoa jurídica de direito privado com sede no Distrito Federal com atividade compatível, detentora de autorização em vigor. Admite-se ainda a celebração de convênios entre os municípios do Entorno e o Distrito Federal para operação do serviço.

No que tange à capacidade dos veículos, foi estabelecido o número mínimo de oito passageiros e limite máximo correspondente à capacidade de assentos, vedado o transporte de passageiros em pé. Além disso, os tipos e características dos veículos, licenciados na categoria aluguel de passageiros, devem observar as especificações prescritas pela legislação de trânsito.

A norma exige documentação específica para circulação dos veículos, incluindo autorização para prestação do STCE, documentos de porte obrigatório, comprovante da última vistoria e relação dos estudantes transportados, devidamente homologada pelo Detran. Nos casos de atividade extraclasse, a relação dos estudantes deve ser autorizada pela instituição de ensino.

A **Lei n. 2.205/1998** determinou a fixação de placas de alerta nos veículos de transporte coletivo, incluindo escolares, com a inscrição "NÃO ATRAVESSE NA FRENTE DESTA VEÍCULO". Por sua vez, a **Lei n. 3.845/2006**, estabeleceu a obrigatoriedade de afixação de mensagens educativas sobre os riscos do uso de drogas no interior desses veículos.

A **Lei n. 4.011/2007** inseriu o transporte escolar como serviço complementar no âmbito do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal (STPC/DF), destacando que esse serviço corresponde a linhas do modo rodoviário com características específicas, que se diferenciam do serviço básico, com o intuito de atender segmentos específicos de usuários.

A **Lei n. 4.317/2009**, que instituiu a Política Distrital para Integração da Pessoa com Deficiência, dispôs sobre a oferta de transporte adaptado aos alunos com deficiência matriculados na rede pública, enquanto a **Lei n. 5.068/2013** determinou a veiculação de informações sobre câncer infantil em veículos do transporte coletivo e escolar. No mesmo ano, a **Lei n. 5.097/2013** autorizou o transporte de pais ou responsáveis em veículos escolares da rede pública, em situações específicas, como reuniões escolares, mediante comprovação.



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

SEGUNDA VICE-PRESIDÊNCIA

Consultoria Técnico-Legislativa de Fiscalização, Controle, Acompanhamento de Políticas e Contas Públicas e Execução Orçamentária



O **Decreto n. 37.332²/2016**, regulamentou o cadastramento e a exploração do STCE no DF, consolidando e detalhando as exigências aplicáveis aos prestadores. Nesse sentido, o normativo apresenta, em seu art. 2º, as seguintes definições:

Quadro 1 – Definições relativas ao transporte escolar

STCE	Serviço de Transporte Coletivo de Escolares, assim definido o transporte coletivo de estudantes matriculados em estabelecimentos de ensino situados no Distrito Federal.
Autorização	Ato administrativo precário e unilateral da Autoridade Executiva de Trânsito do Distrito Federal, DETRAN/DF, pelo qual é autorizada a prestação de Serviços de Transporte Coletivo de Escolares, dentro do território do Distrito Federal.
Autorização para Prestação de Serviço de Transporte Coletivo de Escolares	Documento expedido pelo DETRAN/DF, que tem por finalidade formalizar a viabilidade da prestação do STCE/DF
Autorização de Tráfego	Documento emitido pelo DETRAN/DF, de porte obrigatório, que autoriza o tráfego do veículo vistoriado, com validade de 6 meses
Autorizatório Pessoa Física	Pessoa física detentora da AUTORIZAÇÃO para explorar o STCE, fornecida pelo DETRAN/DF
Autorizatório Pessoa Jurídica	Pessoa jurídica de direito privado, com sede no Distrito Federal, e que tenha o transporte de escolares como atividade principal em seu Contrato Social, detentora da AUTORIZAÇÃO para explorar o STCE, fornecida pelo DETRAN/DF
Condutor de escolares	Portador de Carteira Nacional de Habilitação - CNH, habilitado na categoria "D" ou "E", com formação específica, devidamente inscrito no cadastro de condutores de veículos escolares do DETRAN/DF
Registro de condutor de veículos de transporte de escolares	Portador de Carteira Nacional de Habilitação - CNH, habilitado na categoria "D" ou "E", com formação específica, devidamente inscrito no cadastro de condutores de veículos escolares do DETRAN/DF
Descaracterização do veículo	Remoção de todo e qualquer elemento que o caracterize como veículo de transporte escolar, bem como alteração da categoria do veículo de aluguel para particular, junto ao DETRAN/DF
Veículo classe "A"	Veículo com capacidade mínima de 8 (oito) e máxima de 16 (dezesseis) passageiros acomodados em assento, inclusive o condutor
Veículo classe "B"	Veículo com capacidade superior a 16 (dezesseis) passageiros acomodados em assento, inclusive o condutor

Fonte: elaboração própria, 2026.

Apesar de estar voltada à prestação do serviço de forma privada, a maioria das disposições do decreto também se aplica ao transporte escolar da rede pública. Desse modo, além dos requisitos legais já citados, o art. 6º do referido Decreto

² Durante a elaboração deste Estudo, o Decreto n. 37.332/2016 foi modificado pelo Decreto n. 48.160, de 16 de janeiro de 2026.



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

SEGUNDA VICE-PRESIDÊNCIA

Consultoria Técnico-Legislativa de Fiscalização, Controle, Acompanhamento de Políticas e Contas Públicas e Execução Orçamentária



estabelece requisitos para os condutores, tais como idade mínima de 21 anos, habilitação nas categorias "D" ou "E" com anotação de atividade remunerada, máximo de uma infração gravíssima nos últimos 12 meses, aprovação em curso especializado, registro no DETRAN/DF, apresentação de certidões negativas e regularidade fiscal, além de residência no Distrito Federal.

O normativo também estabelece exigências quanto à apresentação pessoal do condutor e às condições dos veículos, incluindo equipamentos obrigatórios, dispositivos de segurança, identificação visual, autorização de tráfego e informações de contato da ouvidoria.

Ademais, os veículos devem ser submetidos a vistoria semestral pelo DETRAN/DF, sendo vedada a circulação sem autorização válida ou com documentação irregular. Veículos com mais de 10 anos de fabricação devem passar por inspeção técnica a cada dois anos, ou por vistoria semestral, quando exigido. Por fim, para veículos com capacidade acima de 20 assentos, utilizados no transporte de crianças de até cinco anos, é exigida a presença de acompanhante.

A **Portaria n. 192/2019**, editada pela SEEDF, estabelece critérios e procedimentos para a oferta do transporte escolar na rede pública, em caráter complementar. São critérios de acesso: faixa etária prioritária de 4 a 17 anos ou matrícula na modalidade EJA, residência no DF e a mais de 2 km da unidade escolar, inexistência de transporte público regular, não acúmulo com o Passe Livre Estudantil e CPF próprio.

A norma prevê, ainda, a oferta de transporte escolar com veículos adaptados a estudantes com deficiência ou mobilidade reduzida, sem prejuízo aos demais benefícios de acessibilidade, conforme demanda individualizada. Também é concedido a esses estudantes a possibilidade de acompanhamento por responsável, conforme necessidade comprovada, bem como o embarque e desembarque em ponto determinado, no caso de impossibilidade de acesso ao transporte.

Quanto às vedações, o serviço não está disponível a alunos matriculados em instituições conveniadas. Também não podem ser incluídos estudantes que realizem apenas parte do trajeto. Além disso, está prevista a suspensão do programa aos que somarem dez faltas injustificadas, consecutivas ou alternadas, ao longo do período letivo.

Conforme disposto no art. 2º da portaria, fica a cargo da Unidade Escolar:

- I – Solicitar a criação de novo percurso junto à CRE e/ou UNIAE que deverá encaminhar para a DITRE toda a documentação contendo: relação dos estudantes a serem atendidos com endereço, matrícula e ata de aferição de percurso a ser criado/ alterado atestado pelo executor e empresa;
- II – Repassar ao executor do contrato o termo de compromisso devidamente assinado pelo pai ou responsável que se comprometerá



a estar presente no embarque/ desembarque do aluno com no mínimo 15 (quinze) minutos de antecedência, no local e horário predefinido para os beneficiários menores de 12 (doze) anos;

III – comunicar, em caso de descumprimento pelos pais/responsáveis do termo de compromisso, ao executor e aos órgãos de Proteção à Criança e ao Adolescente;

IV – Comunicar, imediatamente, em caso de comportamento inadequado por parte do aluno no transporte escolar, ao executor e aos pais/ responsáveis, e em caso de reincidência, comunicar aos órgãos de Proteção à criança e ao Adolescente, a possibilidade de suspensão do benefício em tela;

Parágrafo único. Toda e qualquer demanda que gerar custos, será autorizada somente, se houver viabilidade contratual.

No que tange às atividades extracurriculares, o transporte pode ser solicitado mediante requerimento específico. Nesses casos, admite-se acompanhamento por professor ou educador responsável.

Em 2020, a gestão e operação do STCE foi transferida da SEEDF para a Sociedade de Transporte Coletivo de Brasília Ltda. (TCB), por meio do **Decreto n. 40.385/2020**. A TCB é empresa pública de direito privado, vinculada ao Governo do Distrito Federal (GDF), fundada nos anos 1960, sendo a primeira empresa de transporte coletivo de Brasília.

Nesse contexto, o decreto prevê a obrigatoriedade da apresentação de avaliação técnica anual pela TCB e a descentralização de recursos pela SEEDF para execução das ações. O convênio, com prazo inicial de 60 meses, expirou em janeiro de 2025, sem renovação formal até a conclusão deste Estudo.

A **Portaria SEEDF n. 20/2020**, disciplina os procedimentos para conferência, atesto e encaminhamento de documentos necessários ao pagamento de despesas relacionadas ao transporte escolar, estabelecendo a documentação necessária para instrução dos processos.

Por fim, a **Portaria Conjunta SEEDF/SEMOB/TCB n. 21/2024** define as atribuições dos representantes nas demandas relacionadas ao STCE, distribuindo as competências entre a SEEDF, a TCB e a Secretaria de Estado de Mobilidade do Distrito Federal (Semob).

A SEEDF concentra um amplo conjunto de competências. Entre elas, destaca-se a oferta de matrícula e transferência de estudantes para unidades escolares mais próximas de sua residência. Compete, também, à SEEDF, fornecer dados estatísticos sobre o planejamento da política educacional à TCB e dados dos estudantes beneficiários à TCB e à Semob.

As atribuições de unidades, subsecretarias, diretorias e gerências do órgão constam no o quadro a seguir:

**Quadro 2 – Competências dos órgãos envolvidos na prestação do serviço de transporte escolar**

Unidade Escolar	Unidades de Infraestrutura e Apoio Educacional	Subsecretaria, Diretoria, e Gerência responsável pelo transporte escolar	Subsecretaria de Administração Geral (SUAG) e Diretoria responsável pela execução e controle orçamentário e financeiro
Receber e analisar as solicitações dos estudantes para inclusão e exclusão do transporte escolar;	Analisar os pedidos de inclusão de estudantes no transporte escolar provenientes das unidades escolares;	Analisar e, se for o caso, providenciar o atendimento às demandas dos órgãos de controle e ouvidorias, relativas à oferta do transporte escolar;	Supervisionar, acompanhar e avaliar a execução orçamentária, financeira e contábil do orçamento vinculado à SEEDF, a ser descentralizado para a execução do disposto no Decreto n. 40.385, de 13 de janeiro de 2020, devendo ser observadas, em todo caso, as normas previstas no Decreto n. 32.598, de 2010, e suas alterações;
Informar à Uniaef, via Processo no Sistema Eletrônico de Informações (SEI), a exclusão de estudante do transporte escolar;	Analisar, avaliar e deliberar sobre as demandas educacionais referentes à oferta do transporte escolar e oriundas das unidades escolares e demais setores da Secretaria;	Monitorar a realização do acompanhamento físico/financeiro dos Programas de Trabalho das Unidades Orçamentárias do Distrito Federal e referentes à execução do Programa de Transporte Escolar;	Analisar, avaliar e deliberar sobre as questões orçamentárias do STCE junto à Secretaria de Estado de Economia do Distrito Federal (SEEC), caso seja necessário;
Informar à Uniaef, via Processo SEI, qualquer necessidade de alteração de itinerário;	Instruir o Processo mensal, com vistas ao pagamento de despesa; instruir o Processo mensal, com vistas ao pagamento de despesa;	Encaminhar à TCB as demandas educacionais já devidamente analisadas referentes à oferta do transporte escolar, com até três dias de antecedência para o atendimento;	Realizar o acompanhamento físico/financeiro dos Programas de Trabalho referentes à execução do Programa de Transporte Escolar no âmbito do orçamento da SEEDF;
Notificar os pais e/ou responsáveis acerca do deferimento/indeferimento da solicitação de inclusão no transporte escolar;	Realizar o lançamento das atividades extracurriculares nos Quadros de Itinerários do mês relativo ao pagamento pelos serviços prestados para fins de pagamento da despesa, após	Informar à TCB, via Processo SEI, qualquer necessidade de alteração de itinerário, tais como os inerentes às inclusões e exclusões de estudantes e de alterações de pontos de embarque e desembarque;	Realizar a descentralização de recursos orçamentários e financeiros para a execução dos serviços Transporte Escolar, nos moldes do artigo 3º do Decreto n. 40.385, de 2020.

**CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL****SEGUNDA VICE-PRESIDÊNCIA**

Consultoria Técnico-Legislativa de Fiscalização, Controle, Acompanhamento de Políticas e Contas Públicas e Execução Orçamentária



	retorno do Processo SEI da TCB;		
Notificar os pais e/ou responsáveis acerca do descumprimento pelos estudantes das regras oriundas de utilização do transporte escolar;	Atualizar os dados dos Quadros de Itinerários após retorno do Processo SEI da TCB;	Monitorar a execução dos contratos de oferta de transporte escolar pela TCB;	
Solicitar à Uniae, via Processo SEI, o transporte escolar para atendimento de atividades extracurriculares;	Analisar a inclusão e/ou exclusão de unidades escolares na superveniência de situação que acarrete a necessidade da utilização do transporte escolar, quais sejam, dentre outras, inexistência de linha regular de transporte coletivo na região do deslocamento dos estudantes ora matriculados; interdição da unidade escolar por motivo de reforma ou de segurança do prédio; criação de novos núcleos populacionais; existência de demanda em locais onde a construção de unidades de ensino não seja aprovada pelos órgãos próprios; e esgotamento da capacidade de absorção da clientela pelas escolas da região;	Analisar, quando provocadas, acerca das anomalias identificadas no monitoramento do atendimento de transporte escolar;	
Solicitar à Uniae, via Processo SEI, o transporte escolar para atendimento de	Subsidiar a Gerência responsável pelo transporte escolar no atendimento às demandas dos	Analisar o relatório da Semob acerca da ocorrência de duplo benefício dos estudantes da Rede Pública de Ensino.	

**CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL****SEGUNDA VICE-PRESIDÊNCIA**

Consultoria Técnico-Legislativa de Fiscalização, Controle, Acompanhamento de Políticas e Contas Públicas e Execução Orçamentária



reposições de aula;	órgãos de controle e ouvidorias;		
Analisar as ocorrências de faltas mensais dos beneficiários;	Acompanhar e subsidiar, com informações atinentes e pertinentes, a execução contratual pela TCB;		
Atestar os atendimentos de transporte escolar: frequências escolares;	Acompanhar e subsidiar a TCB, quando provocada, nas ações que envolvam as aferições e fiscalizações relacionadas ao STCE;		
Atualizar os beneficiários atendidos pelo transporte escolar no Sistema utilizado pela Secretaria e na Frequência do Transporte Escolar;	Emitir, quando solicitada, relatório sobre o andamento das demandas da Uniae;		
Encaminhar mensalmente à empresa prestadora de serviço a Frequência do Transporte Escolar e, sempre que ocorrer, inclusões/exclusões do(s) estudante(s);	Solicitar à Subsecretaria responsável pelo transporte escolar a gestão e providências que ultrapassem a sua competência regimental;		
A cada novo Ano Letivo, deverá ser realizada pelas unidades escolares a renovação de todos os estudantes a serem atendidos pelo transporte escolar no sistema utilizado pela Secretaria,	Propor ou participar de reuniões que envolvam a temática em referência;		



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

SEGUNDA VICE-PRESIDÊNCIA

Consultoria Técnico-Legislativa de Fiscalização, Controle, Acompanhamento de Políticas e Contas Públicas e Execução Orçamentária



com a consequente atualização dos dados dos estudantes e das Listagens de Frequência do transporte escolar.			
	Prestar quaisquer informações, quando solicitado pelos partícipes envolvidos na oferta e no acompanhamento dos serviços de transporte escolar.		

Fonte: elaboração própria, 2026.

Por sua vez, as competências da TCB estão dispostas no **Quadro 3**.

Quadro 3 – Competências da TCB

Cabe à TCB, a partir das informações disponibilizadas pela SEEDF, proceder:	Cabe à TCB por meio das suas unidades orgânicas:
Aos estudos de viabilidade técnica e operacional para a execução do STCE;	Acompanhar as demandas provenientes da SEEDF e viabilizar a operação do STCE, observando as especificidades das solicitações;
À pesquisa de preço de mercado para obtenção de valor de insumos e de custo unitário para execução do serviço;	Instruir os pedidos que impliquem em alteração de itinerários oriundos da SEEDF, apurando a respectiva alteração e o respectivo impacto orçamentário/financeiro;
Ao cálculo do custo unitário teórico para referência de valor a ser obtido no procedimento licitatório;	Analisar as demandas referentes ao atendimento de atividade extracurricular, verificando a viabilidade operacional do atendimento e apurando respectivo impacto orçamentário/financeiro;
Aos estudos para definição de Termo de Referência e a melhor técnica para o procedimento licitatório;	Analisar, supervisionar, monitorar, fiscalizar (aplicar penalidade, quando for o caso) e acompanhar a execução dos serviços contratados referentes ao STCE;
À execução do procedimento licitatório e a contratação dos serviços do STCE.	Prestar as demais informações decorrentes da execução do contrato relativo à respectiva CRE da SEEDF;
	Manter canal de comunicação da TCB junto às CREs da SEEDF;
	Instruir/atestar as faturas mensais de pagamento, conciliando com os dados Apresentados pelo representante da SEEDF;
	Agendar reuniões periódicas que envolvam a temática em referência;



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

SEGUNDA VICE-PRESIDÊNCIA

Consultoria Técnico-Legislativa de Fiscalização, Controle, Acompanhamento de Políticas e Contas Públicas e Execução Orçamentária



	Acompanhar os saldos contratuais e de nota de empenho;
	Encaminhar à SEEDF solicitação referente ao orçamento para execução do STCE;
	Emitir relatório acerca do acompanhamento físico-financeiro, conforme determina o artigo 92 do Decreto n. 32.598, de 15 de dezembro 2010, que aprova as Normas de Planejamento, Orçamento, Finanças, Patrimônio e Contabilidade do Distrito Federal e dá outras providências;
	Encaminhar semestralmente à SEEDF a prestação de contas dos recursos financeiros e materiais utilizados.

Fonte: elaboração própria, 2026.

Por fim, as competências da Semob são as discriminadas no quadro a seguir:

Quadro 4 – Competências da Semob

Compete à Semob:
Apreciar, quando provocada, as Planilhas de Custos e o modelo de Termo de Referência dos novos procedimentos licitatórios a serem realizados pela TCB;
Averiguar, quando provocada, a otimização da rede de transporte do STCE;
Consultar, a pedido, a rede de transporte do STCE;
Analisar, quando provocada, a superposição de itinerários e horários das linhas do STCE com as linhas do serviço básico do STPC;
Inspecionar e emitir, trimestralmente, relatório acerca da ocorrência de duplo benefício dos estudantes da Rede Pública de Ensino com o intuito de otimizar a aplicação dos recursos do Erário.

Fonte: elaboração própria, 2026.

Em virtude da transição da operacionalização do serviço de transporte escolar da SEEDF à TCB, constatou-se a necessidade de edição de norma específica estabelecendo as competências e o fluxo de informações entre as duas instituições. Nesse sentido, foi publicada a **Portaria Conjunta SEEDF/TCB n. 25, de 18 de setembro de 2024**, com vistas a organizar a execução das demandas relacionadas. A referida norma estabelece as competências da seguinte forma:

Quadro 5 – Competências da SEEDF e TCB

Secretaria de Estado de Educação do Distrito Federal (SEEDF)	Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília (TCB)
Designar, em ato específico do Secretário de Estado de Educação do Distrito Federal, os servidores que atuarão como representantes para acompanhamento da transferência da frota própria para a TCB	Designar os empregados que atuarão como representantes para acompanhamento da transferência da carga patrimonial e da atuação no planejamento de contratação de empresas especializadas para prestação de serviços de gestão e operação da frota própria e de posse das informações disponibilizadas pela SEEDF;
Fornecer informações quanto ao relatório documental dos veículos da frota própria com dados referentes à idade da frota, autorização de tráfego e documentação dos veículos;	Proceder aos estudos de viabilidade técnica e operacional para fins de contratação;



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

SEGUNDA VICE-PRESIDÊNCIA

Consultoria Técnico-Legislativa de Fiscalização, Controle, Acompanhamento de Políticas e Contas Públicas e Execução Orçamentária



Realizar, em conjunto com a TCB, vistorias para verificar a situação operacional dos veículos da frota própria—condições mecânicas, pneumáticas, hidráulicas, elétricas, carroceria, chassi e outros itens pertinentes e relativos à segurança e ao conforto no transporte dos usuários;	Proceder à pesquisa de preço de mercado para obtenção de valor de insumos e de custo unitário para execução do serviço;
Fornecer informações quanto à conjuntura contratual do atendimento com a frota própria;	Proceder ao cálculo do custo unitário teórico para referência de valor a ser obtido no certame licitatório;
Fornecer o relatório da operação realizada com a frota própria constando os itinerários, a quantidade de estudantes por itinerários, unidades escolares atendidas, descrição dos horários e dias do atendimento, descrição dos atendimentos por veículo;	Proceder aos estudos para definição de termo de referência e a melhor técnica para o certame licitatório;
Encaminhar à TCB as demandas educacionais já devidamente analisadas referentes à oferta do transporte escolar e oriundas das Unidades de Infraestrutura e Apoio aos Estudantes (Uniaes)/Coordenações Regionais de Ensino (CREs);	Proceder à execução do processo licitatório e contratação dos serviços do STCE – frota própria;
Supervisionar, acompanhar e avaliar a execução orçamentária, financeira e contábil do orçamento vinculado à SEEDF a ser descentralizado para a execução do disposto no Decreto n. 40.385, de 2020, e no parágrafo 2º do artigo 1º do Decreto n. 46.010, de 2024, devendo ser observadas, em todo caso, as normas previstas no Decreto n. 32.598, de 2010, e suas alterações.	Proceder à apresentação à SEEDF do cronograma da transferência;
	Proceder à realização, em conjunto com a SEEDF, vistorias a fim de verificar a situação operacional dos veículos da frota própria— condições mecânicas, pneumáticas, hidráulicas, elétricas, carroceria, chassi e outros itens pertinentes e relativos à segurança e ao conforto no transporte dos usuários;
	Proceder ao recebimento da carga patrimonial dos veículos pertencentes à frota própria da SEEDF para que passem a integrar o patrimônio da TCB;
	Proceder ao monitoramento da execução dos contratos de oferta de transporte escolar pela TCB.

Fonte: elaboração própria, 2026.

Por fim, a portaria esclarece que o período de transição será finalizado após a transferência total da operação do transporte escolar com a frota própria. Portanto, fica a cargo da SEEDF proceder com a gestão e a operação do atendimento aos estudantes, bem como a finalização dos processos licitatórios, até a conclusão da transferência total da carga patrimonial.



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

SEGUNDA VICE-PRESIDÊNCIA

Consultoria Técnico-Legislativa de Fiscalização, Controle, Acompanhamento de Políticas e Contas Públicas e Execução Orçamentária



2.4 Proposituras Legislativas

A seguir estão listadas as proposições em trâmite na CLDF e que, em determinada medida, podem impactar a prestação do serviço:

Quadro 6 – Proposituras Legislativas em trâmite na CLDF

Projeto de Lei/Indicação	Iniciativa	Ementa
Indicação n. 8.504/2022	Deputado Rafael Prudente	Sugere ao Poder Executivo do Distrito Federal, por intermédio da Secretaria de Estado de Educação do Distrito Federal, a adoção de medidas com vistas à disponibilização de transporte escolar para atender aos alunos matriculados na Escola Classe 32, que residem na Chácara 76, do Pôr do Sol, na Região Administrativa do Sol Nascente e Pôr do Sol – RA XXXII.
Indicação n. 8.839/2022	Deputado Daniel Donizet	Sugere ao Poder Executivo do Distrito Federal que, por intermédio da Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade, crie uma linha de transporte escolar de ligação entre Eldorado e Gama, na Região Administrativa do Gama.
Indicação n. 1.500/2023	Deputado Pepa	Sugere ao Poder Executivo que, por intermédio da Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal - SEMOB, promova a implantação de parada de ônibus na proximidade da unidade do Centro Interescolar de Línguas – CIL da Região Administrativa Sobradinho (RA V).
Indicação n. 1.755/2023	Deputado Gabriel Magno	Sugere ao Poder Executivo, por intermédio da Secretaria de Estado de Educação do Distrito Federal, a oferta de transporte escolar na região de Torres e Rodeador, em Brazlândia.
Projeto de Lei n. 1.068/2024	Deputado Hermeto	Dispõe sobre a obrigatoriedade da instalação de câmeras de monitoramento no interior dos veículos de transporte escolar, como critério para que haja a emissão do termo de autorização pelo DETRAN/DF, no âmbito do Distrito Federal.
Projeto de Lei n. 1.093/2024	Deputado Rogério Morro da Cruz	Altera as Leis n. 5.385, de 12 de agosto de 2014, que "institui as diretrizes para a promoção da Área Escolar de Segurança e dá outras providências"; n. 6.023, de 18 de dezembro de 2017, que "institui o Programa de Descentralização Administrativa e Financeira - PDAF e dispõe sobre sua aplicação e execução nas unidades escolares e nas regionais de ensino da rede pública de ensino do Distrito Federal", n. 7.275, de 05 de julho de 2023, que "dispõe sobre a prestação dos serviços públicos de iluminação pública no Distrito Federal e dá outras providências", n. 4.566, de 4



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

SEGUNDA VICE-PRESIDÊNCIA

Consultoria Técnico-Legislativa de Fiscalização, Controle, Acompanhamento de Políticas e Contas Públicas e Execução Orçamentária



		de maio de 2011, que “dispõe sobre o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal – PDTU/DF e dá outras providências”, Lei n. 972, de 11 de dezembro de 1995, que “dispõe sobre os atos lesivos à limpeza pública e dá outras providências”, n. 4.092, de 30 de janeiro de 2008, que “dispõe sobre o controle da poluição sonora e os limites máximos de intensidade da emissão de sons e ruídos resultantes de atividades urbanas e rurais no Distrito Federal”, Lei n. 3.035, de 18 de julho de 2002, que “dispõe sobre o Plano Diretor de Publicidade das Regiões Administrativas do Plano Piloto – RA I, do Cruzeiro – RA XI, de Candangolândia – RA XIX, Lago Sul – RA XVI e do Lago Norte – RA XVIII” e Lei n. 3.036, de 18 de julho de 2002, que “dispõe sobre o Plano Diretor de Publicidade das Regiões Administrativas do Gama – RA II, Taguatinga – RA III, Brazlândia – RA IV, Sobradinho – RA V, Planaltina – RA VI, Paranoá – RA VII, Núcleo Bandeirante – RA VIII, Ceilândia – RA IX, Guará – RA X, Samambaia – RA XII, Santa Maria – RA XIII, São Sebastião – RA XIV, Recanto das Emas – RA XV e Riacho Fundo – RA XVII”, e dá outras providências.
Projeto de Lei n. 1.392/2024	Deputado Pepa	Dispõe sobre a inclusão de crianças de 0 a 4 anos no serviço de transporte escolar no Distrito Federal e dá outras providências.
Indicação n. 6.977/2025	Deputado Max Maciel	Sugere ao Poder Executivo que, por meio da Secretaria de Estado de Educação do Distrito Federal – SEE/DF, da Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal – SEMOB/DF e da empresa pública Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília - TCB, promovam adequação das diretrizes do serviço de transporte escolar visando assegurar o atendimento aos estudantes matriculados em cursos à distância da Rede Pública de Ensino do Distrito Federal.
Indicação n. 7.864/2025	Deputada Doutora Jane	Sugere ao Governo do Distrito Federal, por intermédio do Departamento de Estradas e Rodagem - DER, um estudo técnico objetivando a conclusão da execução do plano de 3,4 km de asfaltamento no setor localizado no Altiplano Leste – próximo a Escola Classe Interlagos linhas de transporte coletivo e escolar no Núcleo Rural Altiplano Leste, como disposto no mapa em anexo, Região Administrativa do Paranoá/DF – RA VII.
Indicação n. 8.075/2025	Deputado Pepa	Sugere ao Poder Executivo que, por intermédio da Secretaria de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal - Semob, promova a implantação de quatro paradas de ônibus com abrigo no itinerário do transporte



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

SEGUNDA VICE-PRESIDÊNCIA

Consultoria Técnico-Legislativa de Fiscalização, Controle, Acompanhamento de Políticas e Contas Públicas e Execução Orçamentária



		escolar do Núcleo Rural Fazenda Larga, Região Administrativa de Planaltina - RA VI.
Indicação n. 8.283/2025	Deputado Pastor Daniel de Castro	Sugere ao Poder Executivo, por meio da Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal (SEMOB-DF) e da Secretaria de Educação, o aumento da frota ou a redução dos intervalos dos ônibus escolares para melhoria do transporte de alunos na região de Brazlândia, o fortalecimento do transporte na área rural de Brazlândia, especialmente nos acampamentos Monte Horebe e Beteu.
Indicação n. 8598/2025	Deputada Doutora Jane	Sugere ao Governo do Distrito Federal, por intermédio da Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal, a ampliação da linha de transporte escolar na área rural de Rajadinha II, Região Administrativa do Paranoá/DF - RA VII.
Indicação n. 9082/2025	Deputado Pepa	Sugere ao Poder Executivo que, por intermédio da Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal - Semob, promova a construção de dois abrigos (paradas de ônibus) no itinerário do ônibus escolar, no Núcleo Rural Santos Dumont, em Planaltina - RA VI.
Projeto de Lei n. 1.608/2025	Deputados Gabriel Magno, Fábio Félix, Paula Belmonte e Max Maciel	Estabelece as diretrizes para a Política Distrital de Transporte Escolar Público no âmbito do Distrito Federal.
Projeto de Lei n. 1.660/2025	Deputado Ricardo Vale	Dispõe sobre a criação do Programa Transporte Escolar do Distrito Federal e dá outras providências.
Projeto de Lei n. 1.714/2025	Deputado Iolando	Institui e inclui no Calendário Oficial de Eventos do Distrito Federal o Dia do Operador do Transporte Escolar a ser celebrado anualmente no último domingo de junho.

Fonte: elaboração própria, a partir dos dados do PLE, 2026.

3 METODOLOGIA PARA O DIAGNÓSTICO

O diagnóstico sobre o transporte escolar no Distrito Federal baseou-se em uma abordagem metodológica descritiva, qualitativa e quantitativa, combinando reuniões de alinhamento, visitas *in loco*, aplicação de questionários, solicitações de informações, além de levantamentos contratuais e orçamentários. O processo envolveu a adoção de técnicas de coleta de dados primários e secundários, por meio de observação direta, entrevistas presenciais e pesquisa digital estruturada. O objetivo foi compreender, de maneira abrangente, o funcionamento do serviço, seus desafios operacionais e a percepção dos diversos atores envolvidos.



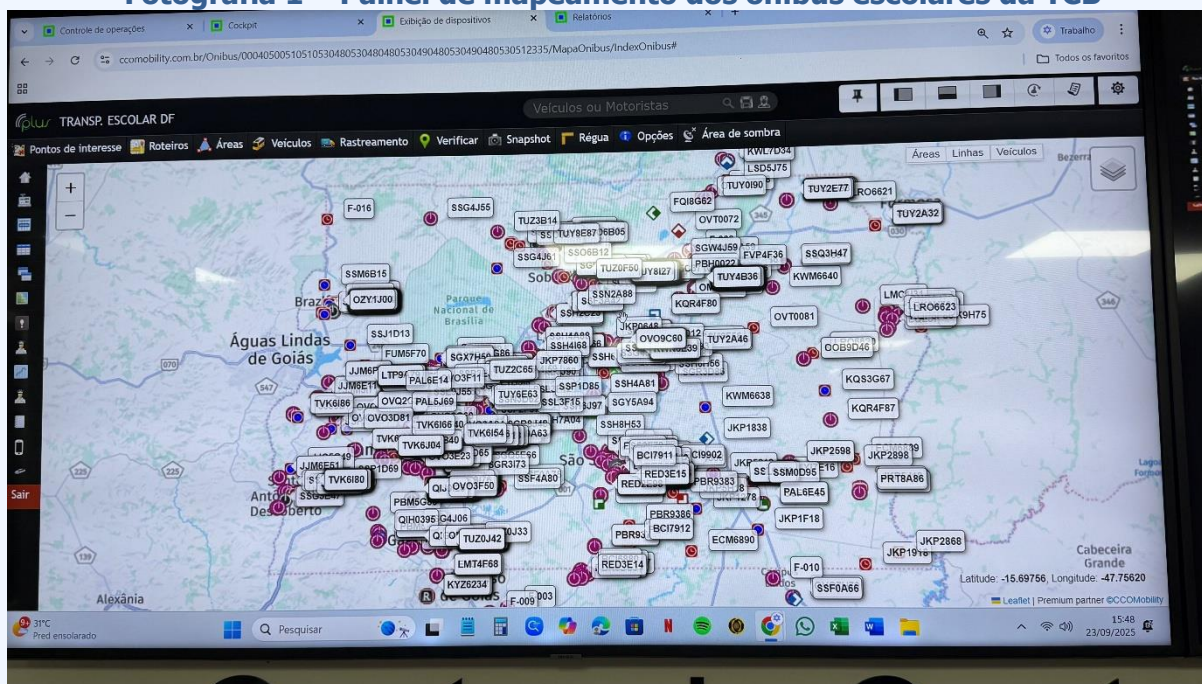
3.1 Reuniões de alinhamento

Para o início dos trabalhos, foram realizadas reuniões de alinhamento.

A primeira reunião ocorreu em 16 de setembro de 2025, na SEEDF, com a participação da Assessora Especial da Subsecretaria de Apoio às Políticas Educacionais, do Diretor de Gestão de Serviços Terceirizados e Transportes e do Gerente de Controle e Oferta do Transporte Escolar, da SEEDF, além de Consultores Técnico-Legislativos da CLDF. O propósito da reunião foi alinhar o planejamento e a execução do diagnóstico sobre a situação do transporte escolar no Distrito Federal.

A segunda reunião foi realizada em 23 de setembro de 2025, na Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília (TCB), com a presença de representantes da SEEDF, da TCB e de Consultores Técnico-Legislativos da CLDF. O objetivo foi apresentar o projeto à TCB e alinhar a execução dos trabalhos. Na ocasião, foi realizada visita ao Centro de Controle da operação, responsável pelo monitoramento, em tempo real, das ações em campo.

Fotografia 1 – Painel de mapeamento dos ônibus escolares da TCB



Fonte: acervo próprio do grupo de trabalho da CLDF, 2025.



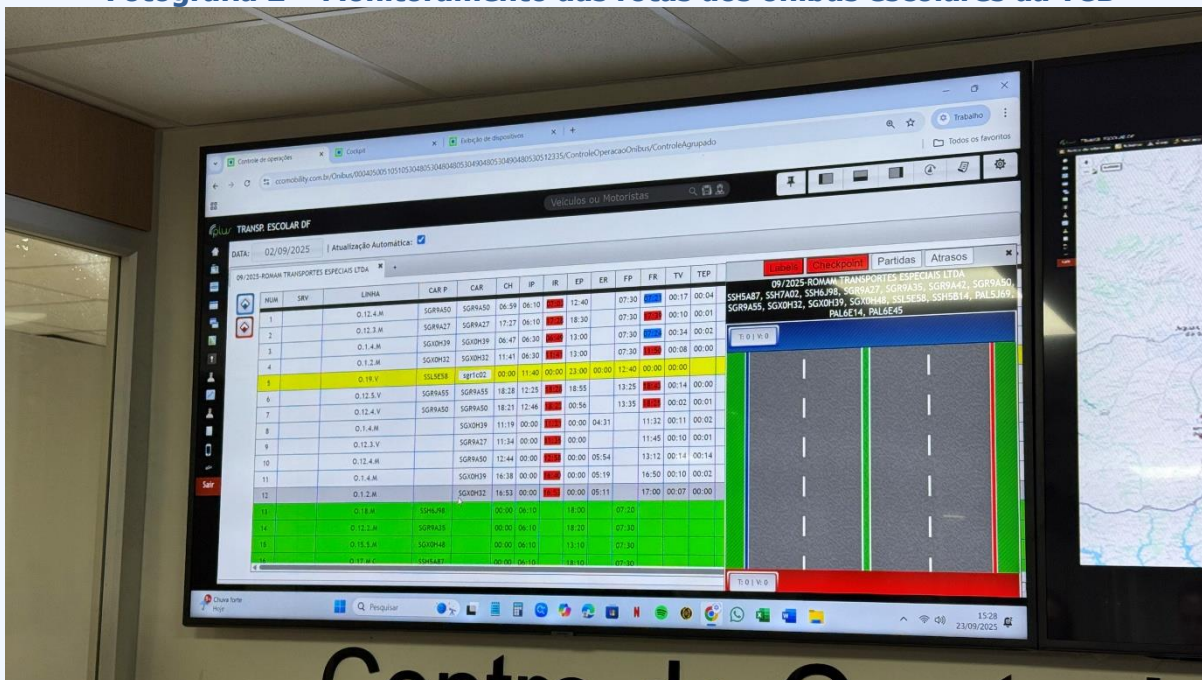
CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

SEGUNDA VICE-PRESIDÊNCIA

Consultoria Técnico-Legislativa de Fiscalização, Controle, Acompanhamento de Políticas e Contas Públicas e Execução Orçamentária



Fotografia 2 – Monitoramento das rotas dos ônibus escolares da TCB



Fonte: acervo próprio do grupo de trabalho da CLDF, 2025.

Fotografia 3 – Estacionamento de ônibus escolares da TCB



Fonte: acervo próprio do grupo de trabalho da CLDF, 2025.

A terceira reunião ocorreu em 10 de novembro de 2025, na SEEDF, com a participação de representantes da Secretaria e da CLDF. O encontro teve como



finalidade solicitar informações sobre a frota própria e tratar da validação e aplicação dos questionários, considerando riscos relacionados à proximidade do término do ano letivo, de modo a maximizar o preenchimento dos questionários pelos usuários do transporte escolar (estudantes e responsáveis), diretores de escola, secretários de escola, motoristas e monitores de ônibus.

A quarta reunião foi realizada no dia 28 de novembro de 2025, na SEEDF, com a participação das mesmas instituições. O objetivo foi validar os questionários e definir os responsáveis pelos encaminhamentos dos *links* de preenchimento da pesquisa *online*. Foi estabelecido que a SEEDF seria responsável pelo envio dos *links* aos usuários do transporte escolar, diretores e secretários de escola. Por sua vez, a TCB ficaria encarregada do envio aos motoristas e monitores. Na ocasião, a SEEDF também apresentou dados gerais sobre o transporte escolar.

A quinta reunião ocorreu no dia 10 de dezembro de 2025, na TCB, com a participação das equipes da CLDF e da TCB. Nesse encontro, foram apresentados os procedimentos para a distribuição dos questionários, cabendo à TCB o encaminhamento aos motoristas e monitores. Também foi informada a mudança na gestão da Diretoria Técnica.

A sexta reunião foi realizada em 26 de fevereiro de 2026, na TCB, com a participação das equipes da CLDF e da TCB. O objetivo foi esclarecer questionamentos decorrentes das solicitações de informações formuladas pela equipe técnica da CLDF, especialmente no que se refere a contratos e processos licitatórios.

3.2 Visitas *in loco*

Para observar diretamente o funcionamento cotidiano do serviço, foram realizadas vistorias em ônibus escolares, com acompanhamento integral dos trajetos reais. Os percursos incluíram tanto o deslocamento de estudantes de suas residências para as escolas quanto o retorno para casa. Essa imersão permitiu avaliar condições dos veículos, tempo de viagem, comportamento da demanda, interação entre estudantes, monitores e motoristas, bem como aspectos relacionados à segurança e à acessibilidade.

Complementarmente, a equipe acompanhou, em veículos oficiais, o trajeto de ônibus escolares em operação. Essa abordagem externa possibilitou observar aspectos como regularidade do serviço, cumprimento de rotas, pontos de embarque e desembarque, interação com o trânsito local e eventuais fragilidades logísticas que não seriam percebidas apenas do interior dos veículos.

As visitas foram realizadas em três unidades escolares.

A primeira visita ocorreu no dia 29 de setembro de 2025, na Coordenação (CRE) do Guará. Participaram o Diretor de Gestão de Serviços Terceirizados e Transportes e o Gerente de Controle e Oferta do Transporte Escolar, da SEEDF, além de Consultores



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

SEGUNDA VICE-PRESIDÊNCIA

Consultoria Técnico-Legislativa de Fiscalização, Controle, Acompanhamento de Políticas e Contas Públicas e Execução Orçamentária

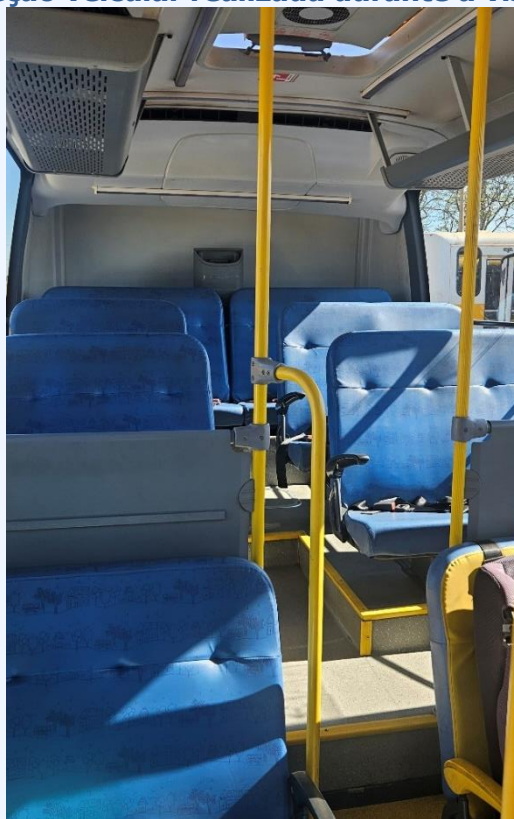


Técnico-Legislativos da CLDF. Às 6h visitou-se a garagem da empresa de transporte escolar, onde foi realizada a inspeção veicular. Em seguida, das 6h às 8h, foi acompanhado o percurso matutino de transporte dos estudantes de suas casas até a escola. Na sequência, das 8h às 11h, realizou-se reunião no Centro de Ensino Especial (CEE) do Guará, com a participação do diretor da escola, do secretário escolar e de técnico representante da UNIAE da CRE. O objetivo do encontro foi realizar diagnóstico do serviço, identificar dificuldades e discutir possibilidades de aprimoramento. Logo após, das 11h às 13h30min, foram acompanhados o retorno dos estudantes da escola às suas residências e o início do percurso vespertino de transporte de estudantes de casa para a escola. Das 15h às 17h30min, ocorreu nova reunião com a equipe gestora da unidade escolar, com a mesma finalidade. A etapa final consistiu no acompanhamento do percurso vespertino de retorno dos estudantes para casa.

Fotografia 4 – Ônibus estacionados no pátio da unidade durante a visita técnica ao Guará



Fonte: acervo próprio do grupo de trabalho da CLDF, 2025.

Fotografia 5 – Inspeção veicular realizada durante a visita técnica ao Guará

Fonte: acervo próprio do grupo de trabalho da CLDF, 2025.

A segunda visita ocorreu em 3 de novembro de 2025, na CRE Planaltina. Participaram o Diretor de Gestão de Serviços Terceirizados e Transportes e o Gerente de Controle e Oferta do Transporte Escolar, da SEEDF, bem como Consultores Técnico-Legislativos da CLDF. O cronograma iniciou-se às 6h, com visita à garagem da empresa prestadora e inspeção veicular. Em seguida, das 6h às 7h30min, o percurso matutino de transporte dos estudantes até a escola foi acompanhado. Na sequência, das 7h30min às 10h30min, realizou-se reunião no Centro Educacional (CED) Várzeas com o diretor da escola e o secretário escolar. O objetivo do encontro foi realizar diagnóstico do serviço, identificar dificuldades e discutir possibilidades de melhoria. Logo depois, das 11h às 13h30, fez-se o acompanhamento do percurso matutino de transporte dos estudantes no retorno às suas residências, como também o do percurso vespertino dos estudantes de casa para a escola. A última etapa da visita consistiu em reunião, realizada das 15h30min às 17h30min, com representante da UNIAE da CRE, para realização de diagnóstico, identificação de dificuldades e discussão das possibilidades de melhoria.

A terceira visita ocorreu em 4 de novembro de 2025, na CRE São Sebastião. Participaram o Diretor de Gestão de Serviços Terceirizados e Transportes e o Gerente de Controle e Oferta do Transporte Escolar, da SEEDF, bem como Consultores Técnico-

Legislativos da CLDF. O cronograma teve início 6h20min, com inspeção veicular. Em seguida, das 7h às 8h, foi acompanhado o percurso matutino de transporte dos estudantes da residência para a escola. Na sequência, das 8h às 9h, realizou-se reunião na Escola Classe São Bartolomeu, com a participação do diretor da escola e do secretário escolar. O objetivo do encontro foi realizar o diagnóstico do serviço, identificar dificuldades e discutir possibilidades de melhoria. Posteriormente, das 11h às 13h30, fez-se o acompanhamento do percurso matutino de transporte dos estudantes da escola para casa e do início do percurso vespertino. Das 15h às 17h, ocorreu reunião com representante da UNIAE da CRE, com a mesma finalidade. Por último, no Centro de Educação Infantil (CEI) 03 de São Sebastião, foi acompanhado o percurso vespertino de retorno dos estudantes para casa.

Fotografia 6 – Registros de ônibus escolares em percurso em São Sebastião



Fonte: acervo próprio do grupo de trabalho da CLDF, 2025.

3.3 Questionários

Após as visitas *in loco*, a equipe responsável por este Estudo elaborou questionários de coleta de dados. Esses instrumentos foram apresentados nas reuniões de alinhamento com a equipe da SEEDF, conforme relatado anteriormente, para fins de validação. Após a anuência da Secretaria, os *links* para a aplicação das



pesquisas digitais foram encaminhados à SEEDF e à TCB, em 28 de novembro de 2025, para divulgação ao seguinte público-alvo:

- usuários do transporte escolar (estudantes ou responsáveis);
- motoristas;
- monitores de ônibus;
- diretores de escola;
- secretários escolares.

Os questionários foram disponibilizados entre 28 de novembro e 19 de dezembro de 2025.

Nesse período, foram obtidas 3.059 respostas de usuários do transporte escolar (estudantes ou responsáveis), 505 de motoristas, 538 de monitores, 254 de diretores de escola e 269 de secretários escolares, totalizando 4.625 respondentes.

Os questionários ampliaram o alcance do diagnóstico e da coleta de dados, permitindo captar percepções, sugestões, níveis de satisfação, problemas recorrentes e expectativas relacionadas ao serviço. Os resultados serão apresentados no capítulo seguinte.

Os modelos dos questionários aplicados constam nos apêndices a este Estudo.

3.4 Solicitações de informações

Para subsidiar a elaboração de painéis e a realização do diagnóstico, foram formuladas três solicitações de informações.

A primeira foi encaminhada à TCB em 14 de outubro de 2025, com pedido de dados referentes à frota locada do transporte escolar no DF, destinados à composição dos painéis. As informações foram prestadas em 11 de fevereiro de 2026.

A segunda solicitação foi encaminhada à SEEDF em 10 de novembro de 2025, com pedido de dados referentes à frota própria do transporte escolar no DF, também para compor os painéis. A Secretaria apresentou dados gerais sobre o transporte escolar em 28 de novembro de 2025 e complementou integralmente os dados em 4 de dezembro de 2025.

A terceira solicitação foi encaminhada à TCB em 13 de fevereiro de 2026, com pedidos de informações referentes a contratos. As respostas foram recebidas em 5 de março de 2026.

3.5 Levantamento acerca dos contratos

Para a análise dos contratos, foram adotados como referenciais a legislação aplicável e as melhores práticas sobre a matéria. Com base nesses parâmetros, procedeu-se ao confronto entre os dados apurados em campo durante visitas técnicas,



os dados obtidos por meio dos questionários aplicados e dados fornecidos pela TCB por meio de solicitação de informações, com o objetivo de suprir as lacunas identificadas, inclusive as verificadas no Portal da Transparência mantido pela empresa pública.

À frente, na apresentação dos resultados, organizou-se a discussão em torno das questões formuladas e das respostas recebidas da TCB na terceira solicitação de informações feita pelo grupo de trabalho; também formularam-se recomendações que serão apresentadas ao final deste Estudo, apenas quando pertinentes e/ou necessárias a cada uma das temáticas debatidas na análise dos contratos.

3.6 Levantamento orçamentário

Inicialmente, buscou-se compreender como a oferta suplementar do transporte escolar está estruturada no orçamento distrital, de modo a viabilizar a obtenção e a análise dos dados de planejamento e execução orçamentária.

Identificados os Programas de Trabalho relacionados ao objeto deste Estudo, os dados orçamentários foram extraídos, predominantemente, do Quadro Demonstrativo da Despesa (QDD), disponível no Sistema Integral de Gestão Governamental (SIGGO). Para complementar a análise das modificações orçamentárias – especialmente créditos adicionais, alterações de QDD e descentralizações –, foram examinadas as Notas de Crédito Adicional (NA) e as Notas de Crédito (NC), também registradas no sistema. No que se refere à execução da ação governamental, em especial quanto à natureza da despesa, aos mecanismos de contratação e à utilização dos contratos celebrados, foram analisadas as Notas de Empenho (NE).

Considerando que o orçamento da política em análise é integralmente consignado à SEEDF, a Unidade Orçamentária (UO) referenciada no QDD correspondeu à Secretaria em todos os anos. Ainda assim, foi possível distinguir os registros relativos à SEEDF daqueles referentes à TCB por meio da identificação da Unidade Gestora (UG). Foram também consultados os contratos registrados no SIGGO sob gestão de ambas.

Com vistas ao aprofundamento da análise, foram examinados processos referenciados no SIGGO por meio da ferramenta de Pesquisa Pública do Sistema Eletrônico de Informações (SEI), bem como publicações do Diário Oficial do Distrito Federal (DODF) e dos sítios eletrônicos da TCB e da SEEDF.

A política foi, ainda, analisada à luz dos objetivos estabelecidos no Plano Plurianual (PPA), das metas e prioridades definidas na Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) e no Projeto de Lei Orçamentária Anual (PLOA), bem como das metas físicas registradas no Sistema de Acompanhamento Governamental (SAG).



Adicionalmente, foram apontadas orientações constantes na LDO relativas às despesas classificadas como Orçamento da Criança e do Adolescente (OCA).

Por fim, a comparação entre os valores destinados à prestação do STCE e aqueles associados ao benefício do Passe Livre Estudantil (PLE) foi realizada com base no levantamento dos valores empenhados nas respectivas programações orçamentárias.

4 RESULTADOS DO DIAGNÓSTICO

Após a obtenção dos dados, conforme descrito anteriormente, procedeu-se à sua tabulação, consolidação, interpretação e análise. Neste tópico, são apresentados os resultados apurados.

Para melhor organização do Estudo, os resultados foram agrupados em cinco categorias: mapeamento, prestação do serviço, satisfação, contratos e aspectos orçamentários.

4.1 Mapeamento

Durante a fase de levantamento de dados, foram realizadas reuniões com servidores e contratados envolvidos no processo, para se compreender o fluxo atual das atividades necessárias para a efetiva execução do transporte escolar (Programa de Oferta Suplementar de Transporte Escolar, § 4º, arts. 1º e 3º da **Portaria 192/2019**).

Com base nas informações coletadas, elaborou-se a descrição do processo, posteriormente validada junto aos servidores da SEEDF, para se garantir a correta representação da sequência operacional.

Cumprе ressaltar que, em diversas reuniões realizadas com a equipe da Gerência de Controle e Oferta do Transporte Escolar, foi informado que os trabalhos voltados à edição de novos atos normativos destinados a regulamentar o fluxo do transporte escolar encontram-se em estágio avançado de elaboração.

Contudo, até o presente momento, não foram editadas nem nova portaria nem notas técnicas disciplinando o procedimento, em razão de a SEEDF estar conduzindo processo de transferência da frota para a TCB.

Dessa forma, é importante registrar que o fluxograma vigente deverá sofrer alterações após a conclusão do referido processo e a formalização dos novos atos regulamentares. Assim, o fluxograma apresentado neste Estudo reflete o procedimento atualmente adotado, conforme verificado nas reuniões técnicas e validado pelos setores competentes.

Inicialmente, identificaram-se as seguintes partes interessadas: responsável pelo estudante; unidade escolar (UE); unidade de infraestrutura e apoio educacional



(UNIAE) da respectiva coordenação regional de ensino (CRE); Subsecretaria de Apoio às Políticas Educacionais (SUAPE); Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília LTDA. (TCB); e as diferentes empresas contratadas para a prestação do serviço.

O processo inicia-se com a solicitação, pelo responsável, de inclusão do estudante no transporte escolar junto à unidade escolar. A escola realiza análise preliminar da solicitação, conforme critérios estabelecidos na **Portaria n. 192/2019**. Caso conclua pelo atendimento dos requisitos normativos, verifica, entre as rotas já existentes, a disponibilidade de vaga para atendimento ao solicitante. Havendo disponibilidade, a solicitação é encaminhada à respectiva UNIAE para validação da rota e formalização da inclusão do estudante.

Caso a UE conclua que o aluno não atende aos requisitos, a solicitação é encaminhada à UNIAE responsável para reanálise. Se a UNIAE concluir pelo deferimento, busca-se rota compatível e, havendo viabilidade, formaliza-se a inclusão do aluno.

Nos casos em que o indeferimento for mantido, a UNIAE encaminha o processo à SUAPE, única instância apta a negar de forma definitiva a solicitação. Se houver negativa, a SUAPE devolve o processo à UNIAE para que o responsável pelo aluno seja notificado do indeferimento. Caso a SUAPE entenda que o aluno faz jus ao transporte escolar, o processo retorna à UNIAE para busca de rota compatível e posterior inclusão do aluno.

Na hipótese de deferimento do pedido sem que exista rota disponível para atendimento, a SUAPE deve informar à TCB sobre a necessidade de alteração de rota existente ou criação de nova rota. A TCB providencia a alteração ou criação da nova rota, realizando a aferição correspondente em conjunto com o gestor do contrato respectivo, e posteriormente comunica à SEEDF acerca da nova configuração operacional.

Sempre que houver a inclusão de um novo estudante, seja em rota existente, seja em rota recém-criada, a TCB notificará a empresa contratada. Esta, por sua vez, deverá comunicar a inclusão ao motorista e ao monitor responsáveis pela execução do serviço.

No que se refere às atribuições de acompanhamento e controle, compete à TCB proceder à atualização dos registros operacionais relativos às rotas, aos quilômetros percorridos e aos alunos atendidos, para fins de controle administrativo, aferição da execução do serviço e instrução dos procedimentos de pagamento às empresas contratadas.

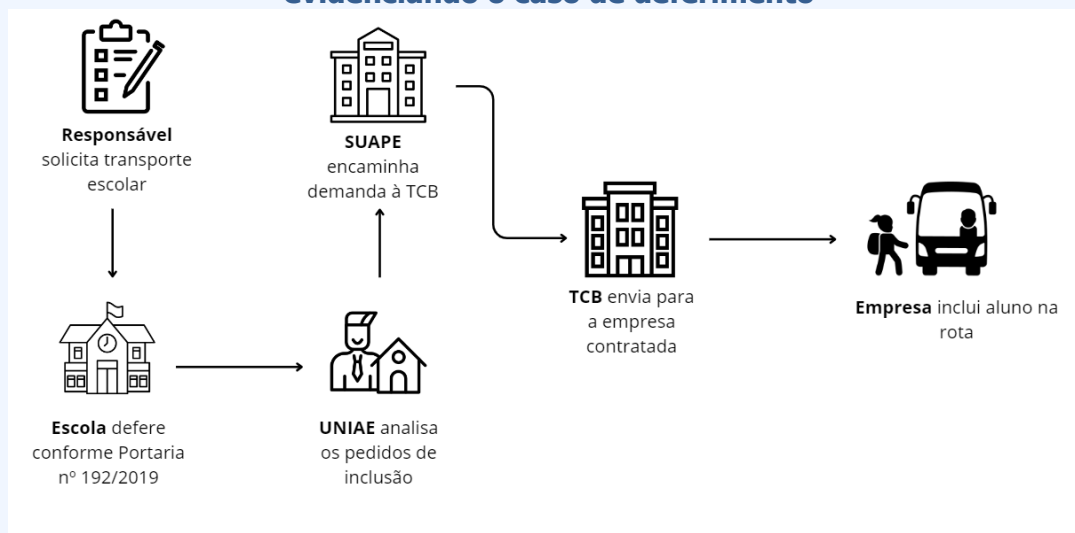
À SUAPE incumbe o monitoramento da execução dos contratos de oferta de transporte escolar executados pela TCB, cabendo-lhe acompanhar a conformidade da prestação do serviço com os instrumentos contratuais e com as diretrizes estabelecidas pela SEEDF.

Por sua vez, à UNIAE compete acompanhar a execução contratual no âmbito de sua respectiva Coordenação Regional de Ensino, bem como subsidiar a atuação da TCB com informações relativas à demanda, à adequação das rotas e às ocorrências verificadas na prestação do serviço.

Por fim, registra-se que o fluxograma representativo do processo descrito, elaborado com o uso da ferramenta Bizagi, está disponível no Apêndice VI deste Estudo, para fins de visualização detalhada do processo e das interações entre as unidades envolvidas.

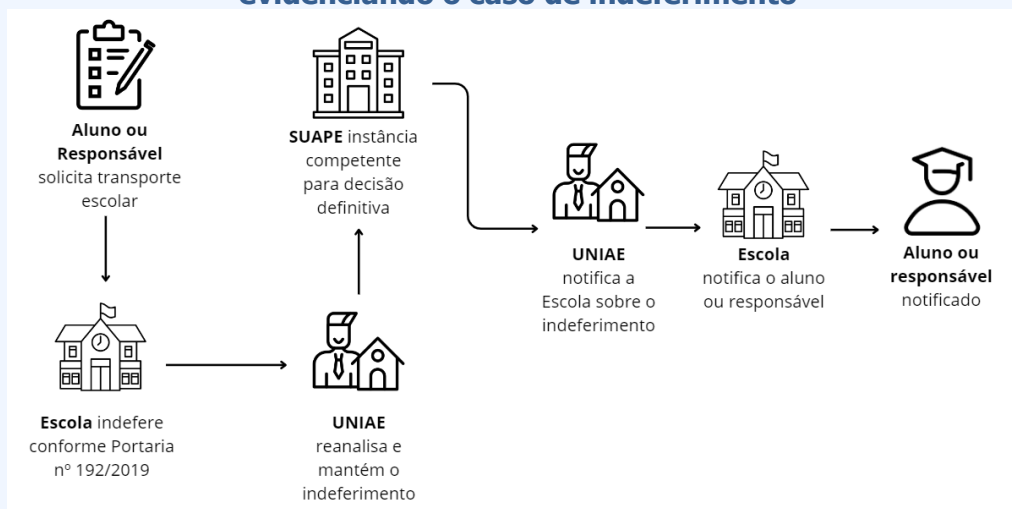
A seguir, apresentam-se fluxos simplificados e didáticos representativos das hipóteses de deferimento e indeferimento das solicitações de transporte escolar.

Figura 1 – Fluxo simplificado do processo de solicitação de transporte, evidenciando o caso de deferimento



Fonte: elaboração própria, 2026.

Figura 2 – Fluxo simplificado do processo de solicitação de transporte escolar, evidenciando o caso de indeferimento



Fonte: elaboração própria, 2026.



4.1.1 Atividades de levantamento e validação do processo

Com o objetivo de aprofundar a compreensão acerca do funcionamento prático do processo descrito e validar as etapas identificadas no mapeamento preliminar, foram realizadas, conforme mencionado, reuniões técnicas e atividades de acompanhamento em campo junto às unidades responsáveis pela gestão e execução do transporte escolar no âmbito da SEEDF.

Essas atividades tiveram por finalidade não apenas confirmar o fluxo operacional levantado durante o processo de mapeamento, mas principalmente de observar diretamente, nas rotinas de trabalho dos diferentes atores envolvidos, a forma como os procedimentos são efetivamente executados no cotidiano do programa. Tal abordagem mostrou-se especialmente relevante em razão da complexidade do tema e da dinâmica com que as informações relacionadas ao transporte escolar são constantemente atualizadas, considerando situações recorrentes como alterações nas listas de alunos atendidos, intercorrências no trajeto das rotas, condições climáticas adversas, ausências de estudantes por motivos diversos e situações em que os responsáveis não se encontram nos pontos de embarque ou desembarque.

As validações ocorreram durante as reuniões técnicas com a equipe da SEEDF e durante as visitas técnicas às Regionais de Ensino do Guará, Planaltina e São Sebastião, comentadas na sequência.

4.1.2 Reuniões técnicas com a SEEDF

Conforme abordado na metodologia, o primeiro contato institucional com a SEEDF para tratar deste trabalho ocorreu em 16 de setembro de 2025, em reunião com representantes da Subsecretaria de Apoio às Políticas Educacionais (SUAPE), da Diretoria de Gestão das Unidades Escolares (DIGEST) e da Gerência de Controle e Oferta do Transporte Escolar (GCOTE).

Na ocasião, foram apresentados os objetivos do trabalho, a equipe responsável pela elaboração do diagnóstico e os resultados pretendidos. A reunião também possibilitou conhecer, mais detalhadamente, a equipe da SEEDF responsável pela gestão do transporte escolar, suas competências, percepções e relatos acerca da execução do programa. Esse primeiro contato forneceu subsídios relevantes para o mapeamento ora apresentado.

A reunião foi igualmente fundamental para dimensionar a abrangência e a complexidade da política pública de transporte escolar no Distrito Federal. Conforme relatado pelos gestores da área, o programa envolve uma série de particularidades operacionais e administrativas, além de lidar diretamente com um público sensível,



composto majoritariamente por crianças e adolescentes, muitos com necessidades específicas decorrentes de limitações físicas ou cognitivas. Tais características impõem desafios adicionais à gestão do serviço, que deve conciliar a ampliação do atendimento com a garantia da segurança, da regularidade e da qualidade do transporte ofertado.

Destaca-se, ainda, que a execução dessa política pública ocorre em um contexto de restrição orçamentária, nos termos do Decreto n. 47.386, de 25 de junho de 2025. Nesse cenário, torna-se fundamental buscar soluções que permitam aumentar a eficiência do processo, de modo a possibilitar o atendimento do maior número possível de estudantes sem prejuízo da qualidade do serviço prestado.

As tratativas com a equipe da SEEDF continuaram em reuniões posteriores, realizadas em 10 de novembro e 28 de novembro de 2025, nas quais foram discutidas outras etapas deste Estudo e validado o mapeamento ora apresentado.

4.1.3 Visitas técnicas e acompanhamento de rota

A primeira atividade de acompanhamento em campo ocorreu em 29 de setembro de 2025, junto à Coordenação Regional de Ensino do Guará. Na ocasião, foi realizado o acompanhamento integral de uma das rotas do transporte escolar, ao longo de todo o período matutino e no início do período vespertino, com a participação da equipe da SEEDF responsável pela área e de representantes da Coordenação Regional de Ensino. Foi possível observar percursos urbanos e o transporte de estudantes da Educação Especial.

As atividades iniciaram-se nas dependências da garagem da empresa responsável pela operação do transporte escolar, localizada na Região Administrativa do Setor Complementar de Indústria e Abastecimento (SCIA/Estrutural). Nesse local, a equipe acompanhou a preparação do veículo e a organização da rota matutina.

Em seguida, foi acompanhado o trajeto percorrido pelo ônibus, incluindo os pontos de embarque e o deslocamento até as unidades escolares situadas nas regiões do Guará I e Guará II. Essa atividade permitiu observar aspectos relacionados à logística da rota, à dinâmica de embarque e desembarque dos estudantes, bem como aos procedimentos operacionais adotados pelos profissionais responsáveis pela execução do serviço.

Após o desembarque dos alunos para o início das atividades escolares, a equipe realizou visita ao Centro de Ensino Especial 01 do Guará I (CEE 01). Na oportunidade, estabeleceu-se diálogo com a diretora e com a equipe administrativa da unidade escolar, especialmente com a secretária da escola, com o objetivo de compreender a rotina da instituição no que se refere à gestão do transporte escolar. A visita também permitiu identificar dificuldades enfrentadas pela unidade, bem como práticas e rotinas que têm contribuído para o adequado funcionamento do serviço.



Durante essa etapa, foi realizada reunião com o gerente de transporte escolar da SEEDF, ocasião em que se buscou aprofundar o entendimento acerca do processo de inclusão de estudantes no transporte escolar. A partir desse diálogo, foi possível identificar as principais etapas do fluxo atualmente adotado e elaborar um primeiro esboço de mapeamento do processo.

Além da atividade realizada na CRE do Guará, foram promovidas visitas de acompanhamento nas Regiões Administrativas de Planaltina (em 3 de novembro de 2025) e São Sebastião (em 4 de novembro de 2025). Nessas ocasiões, a equipe acompanhou, desde as primeiras horas da manhã, as rotas de embarque e desembarque de estudantes, com a finalidade de compreender as especificidades operacionais de regiões com significativa presença de áreas rurais.

Em Planaltina, foi selecionada uma rota integralmente rural. Em São Sebastião, optou-se por uma rota predominantemente rural, com alguns trechos urbanos.

O acompanhamento dessas rotas revelou desafios específicos da prestação do serviço de transporte escolar em áreas rurais. Entre os principais aspectos observados, destacam-se as dificuldades decorrentes das condições das vias, especialmente em períodos de chuvas intensas, quando o excesso de barro pode ocasionar atolamento de veículos. Durante a visita, inclusive, foi registrado episódio dessa natureza. Na ocasião, a empresa responsável providenciou a substituição do veículo para garantir a continuidade do atendimento aos estudantes. Ressalta-se, contudo, que tais ocorrências tendem a impactar o tempo de execução das rotas e a regularidade do serviço.

Também foi verificada maior incidência de ausência de estudantes nos pontos de embarque, circunstância que pode estar associada à inexistência, em grande parte dos locais observados, de estruturas de abrigo para proteção contra intempéries, especialmente no período chuvoso.

Ademais, identificaram-se limitações relacionadas à largura e ao aclive de determinadas vias rurais, fator que dificulta a realização de manobras pelos ônibus e, em alguns trechos, exige deslocamentos adicionais até locais adequados distantes para o retorno, impactando o tempo de execução das rotas. Em situações de inacessibilidade, essas situações podem resultar em caminhadas mais longas para deslocamento dos usuários aos pontos de embarque.

4.1.4 Apurações preliminares acerca do mapeamento

Como apuração inicial das atividades de campo, identificou-se que um dos principais entraves do processo está relacionado à ausência de um procedimento digital estruturado que integre os diferentes agentes envolvidos na gestão do transporte escolar. Atualmente, o fluxo de solicitação e análise dos pedidos de inclusão de estudantes é realizado predominantemente por meio de procedimentos manuais, o



que pode gerar maior suscetibilidade a falhas operacionais, inconsistências no tratamento das informações e variações na aplicação dos critérios normativos.

Com base na aplicação de questionários aos secretários escolares, foi apurado que o tempo médio para autorização do uso do transporte escolar é de 7,4 dias. Além disso, em 33 respostas, foram identificados estabelecimentos de ensino com demanda reprimida.

Nesse sentido, verificou-se que a implementação de solução tecnológica integrada, como aplicativo específico, poderia contribuir significativamente para a racionalização do processo. Uma ferramenta dessa natureza permitiria ao estudante ou ao responsável formalizar o pedido de inclusão diretamente em plataforma digital, previamente parametrizada com base nas normas vigentes. Dessa forma, seria possível realizar análise inicial automatizada quanto à admissibilidade da solicitação, tornando o procedimento mais célere, objetivo e padronizado.

Importa ressaltar que situações excepcionais ou casos que demandem avaliação individualizada permaneceriam sujeitos à análise pelas instâncias competentes, notadamente pela equipe da unidade escolar, pela Unidade de Infraestrutura e Apoio Educacional (UNIAE) da respectiva Coordenação Regional de Ensino e, em última instância, pela própria SEEDF.

Além de conferir maior agilidade ao processo de análise das solicitações, uma solução tecnológica integrada poderia contribuir para a redução do tempo de resposta ao estudante ou ao responsável quanto ao deferimento ou indeferimento do pedido de inclusão. Outro potencial benefício refere-se à possibilidade de consolidação, em tempo real, das rotas vigentes e da demanda por transporte escolar, o que facilitaria a readequação de trajetos, a criação de novas rotas e a otimização da alocação dos veículos.

Do ponto de vista da gestão e do controle da execução contratual, um sistema digital dessa natureza permitiria registrar de forma estruturada os pontos de embarque e desembarque dos estudantes, possibilitando maior rastreabilidade das rotas efetivamente realizadas. Tal funcionalidade poderia contribuir para o aprimoramento dos mecanismos de acompanhamento e fiscalização das empresas contratadas, viabilizando, por exemplo, a identificação de eventuais desvios de rota, de atrasos na execução do serviço e da quilometragem efetivamente percorrida para fins de aferição e pagamento.

Ademais, a digitalização do processo poderia contribuir para otimizar o tempo atualmente despendido pelas equipes envolvidas na gestão do transporte escolar, tanto nas unidades escolares quanto nas instâncias intermediárias e centrais da SEEDF. Com a redução das atividades operacionais realizadas de forma manual, essas equipes poderiam direcionar maior esforço a atividades de natureza estratégica, como o aprimoramento do processo, o desenvolvimento de melhorias operacionais e o aperfeiçoamento das políticas públicas relacionadas ao transporte escolar.



Outro ponto relevante identificado durante as atividades de campo refere-se à ausência de um padrão procedimental claramente estabelecido para o acompanhamento das solicitações de transporte escolar no âmbito das unidades escolares. Em razão do caráter predominantemente manual do processo, verificou-se variação nas práticas adotadas pelas escolas.

Nesse contexto, por um lado, observou-se que algumas unidades escolares desenvolveram ferramentas próprias de controle e acompanhamento das demandas relacionadas ao transporte escolar, frequentemente baseadas em planilhas eletrônicas ou outros recursos tecnológicos. Em muitos casos, tais iniciativas estavam associadas ao conhecimento prévio em tecnologia da informação do servidor responsável pelo processo na unidade.

Por outro lado, em outras escolas visitadas, o acompanhamento das solicitações ocorre de forma mais simplificada e, por vezes, rudimentar, sem o suporte de ferramentas estruturadas de controle e registro das informações. Essa variabilidade de procedimentos evidencia a ausência de padronização no tratamento das demandas, o que pode impactar a eficiência do processo e a uniformidade na aplicação dos critérios de análise.

Cumprir registrar, contudo, que, conforme informado pelo Gerente de Controle e Oferta do Transporte Escolar durante as reuniões realizadas no âmbito deste trabalho, já se encontra em fase inicial de desenvolvimento um projeto voltado à criação de um aplicativo destinado à gestão do transporte escolar no âmbito da SEEDF. De acordo com os esclarecimentos prestados, a proposta consiste em implementar a ferramenta de forma gradual, com o lançamento inicial contemplando funcionalidades mais básicas relacionadas ao registro e acompanhamento das demandas. Posteriormente, à medida que novos módulos forem desenvolvidos e incorporados ao sistema, a ferramenta deverá ganhar maior robustez e ampliar suas funcionalidades, possibilitando, de forma progressiva, maior integração entre os diferentes atores e processos envolvidos. Dessa forma, espera-se que parcela significativa das dificuldades operacionais atualmente identificadas seja mitigada ou superada.

Durante o acompanhamento da rota Guará/Estrutural, observou-se que o veículo responsável por transportar os estudantes no final do turno matutino era o mesmo utilizado para conduzir os alunos do turno vespertino até a escola. Constatou-se um atraso de cerca de 15 minutos na chegada à escola no início do turno vespertino, sem intercorrências que justificassem o atraso.

Embora não seja possível afirmar que essa situação ocorra de maneira generalizada, recomenda-se avaliar se trajetos que acumulam, em sequência, o desembarque de estudantes de um turno e o embarque de estudantes do próximo turno tendem a gerar atrasos. Em casos assim, pode ser necessário a segregação da rota, com a utilização de veículos distintos.



Ainda durante o acompanhamento da mesma rota, observou-se que todos os alunos que embarcaram ao final do turno matutino na escola situada no Guará desembarcaram em pontos localizados na Estrutural. E, inversamente, todos os estudantes que embarcaram na Estrutural, desembarcaram na mesma escola localizada no Guará.

No mesmo dia, foi realizada visita ao Centro de Ensino Fundamental 3 da Estrutural, que, apesar do nome, localiza-se no Setor de Indústria e Abastecimento (SIA). Observou-se que, à exceção de dois estudantes residentes no Lúcio Costa, todos os alunos da unidade utilizam transporte escolar para acesso à escola.

Esses achados evidenciam a necessidade de se aumentar a oferta de vagas na região da Estrutural para atender à demanda local. A atual configuração acaba por sobrecarregar outras regiões e eleva a complexidade da operação do transporte escolar. Soma-se a isso o fato de a escola funcionar em imóvel alugado, o que amplia os custos da política pública.

Essa questão será aprofundada nas recomendações, uma vez que não se trata de caso isolado. Tal constatação encontra amparo nos questionários aplicados aos usuários: de 3.059 respondentes, 795 afirmaram residir em uma RA diferente daquela em que estudam.

4.2 Prestação do serviço de transporte escolar

A prestação do serviço foi objeto de observação direta durante as visitas *in loco* e constituiu tema abordado em todos os questionários aplicados. Assim, os resultados podem ser analisados sob múltiplas perspectivas, o que amplia as possibilidades de identificação de pontos passíveis de melhorias. Algumas são apresentadas ao final deste Estudo.

Parte significativa dos dados analisados será disponibilizada no Portal Cidadão da CLDF, em painel específico sobre a oferta de transporte escolar no Distrito Federal, com apresentação direta e acessível à população em geral.

Ao analisar os dados obtidos, considera-se que o objetivo central do transporte escolar vem sendo atingido, isto é, assegurar que os seus usuários possam se deslocar entre residência e escola em todos os dias letivos. Esse resultado decorre do trabalho contínuo das milhares de pessoas envolvidas na operação e representa, por si só, importante êxito da política pública.

Entretanto, como em qualquer outra ação, essa constatação não afasta a existência de oportunidades de aprimoramentos. Com esse intuito, apresenta-se a seguir os resultados apurados nas observações e nas coletas de informações realizadas com foco na operação do transporte escolar.

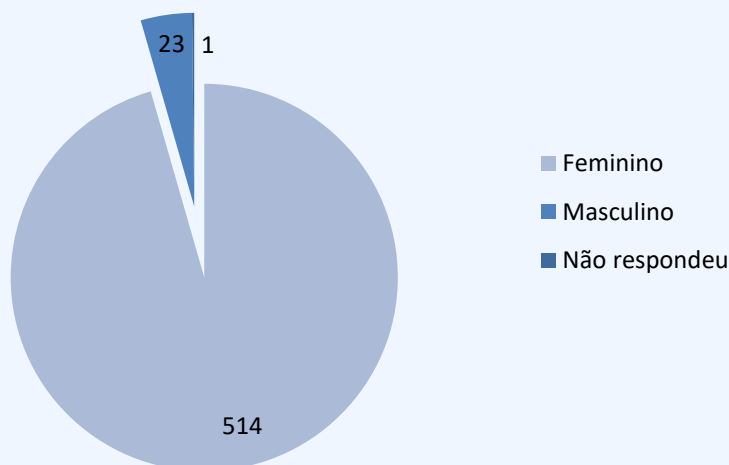


4.2.1 Sobre os Prestadores de Serviço

Algumas considerações podem ser traçadas acerca dos dados levantados acerca de motoristas e de monitores responsáveis pelo traslado dos alunos. Inicialmente, quanto ao sexo dos profissionais, observa-se uma distribuição que reflete estereótipos sociais ainda presentes.

Dos respondentes dos questionários na função de monitor, em um total de 538 respostas, 514 são do sexo feminino e 23 do sexo masculino, sendo que 1 respondente preferiu não se manifestar.

Gráfico 1 – Distribuição dos monitores conforme sexo

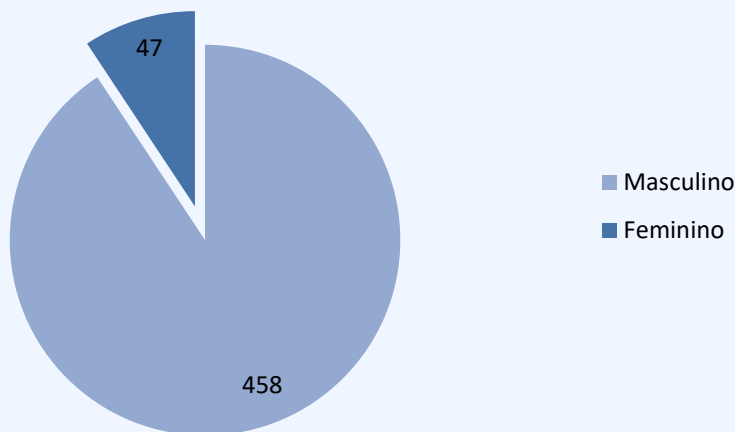


Fonte: elaboração própria, 2026.

Em sentido oposto, entre os respondentes dos questionários na função de motorista, de um total de 505 respostas, 458 são do sexo masculino e 47 do sexo feminino.



Gráfico 2 – Distribuição dos motoristas conforme sexo



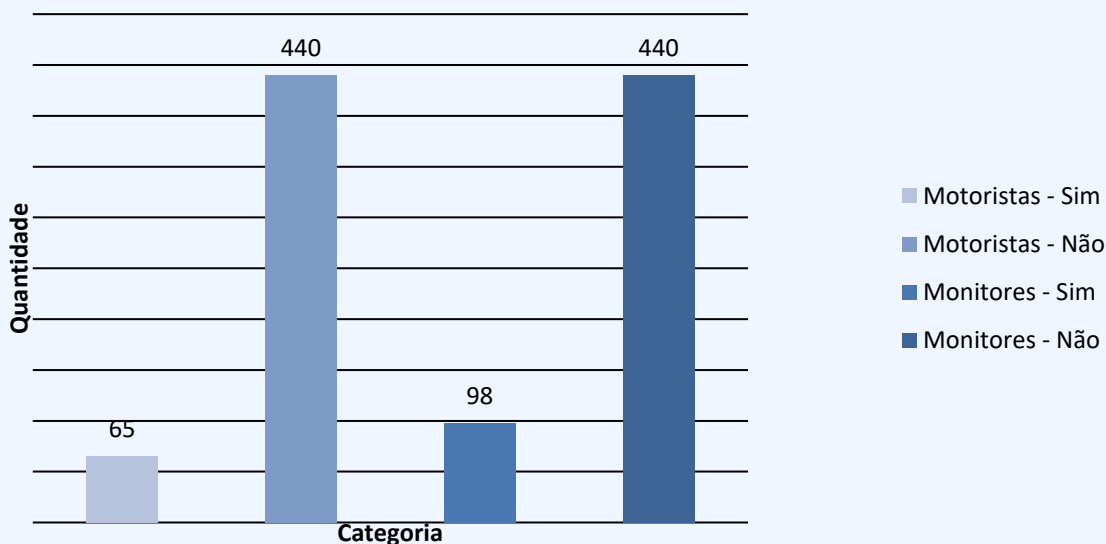
Fonte: elaboração própria, 2026.

Os dados apurados reforçam a persistência da associação de determinadas atividades a papéis de gênero, atribuindo-se tradicionalmente caráter masculino à condução de veículos de grande porte, e caráter feminino ao cuidado de crianças e adolescentes transportados. Contudo, o desempenho das funções com profissionalismo e diligência independe do sexo do profissional. Ainda assim, esse cenário replica padrões mais amplos presentes na sociedade.

Nos formulários, questionou-se se o rodízio de motoristas nas rotas era uma prática habitual. Considerando a representatividade da operação, 65 afirmaram que a prática ocorre, enquanto 440 afirmaram que não. Quanto ao rodízio entre os monitores, foi apurado valor maior, com 98 colaboradores confirmando a existência da prática, e 440 pontuando a sua não ocorrência.



Gráfico 3 – Percepção de motoristas e monitores quanto à ocorrência de rodízio entre profissionais



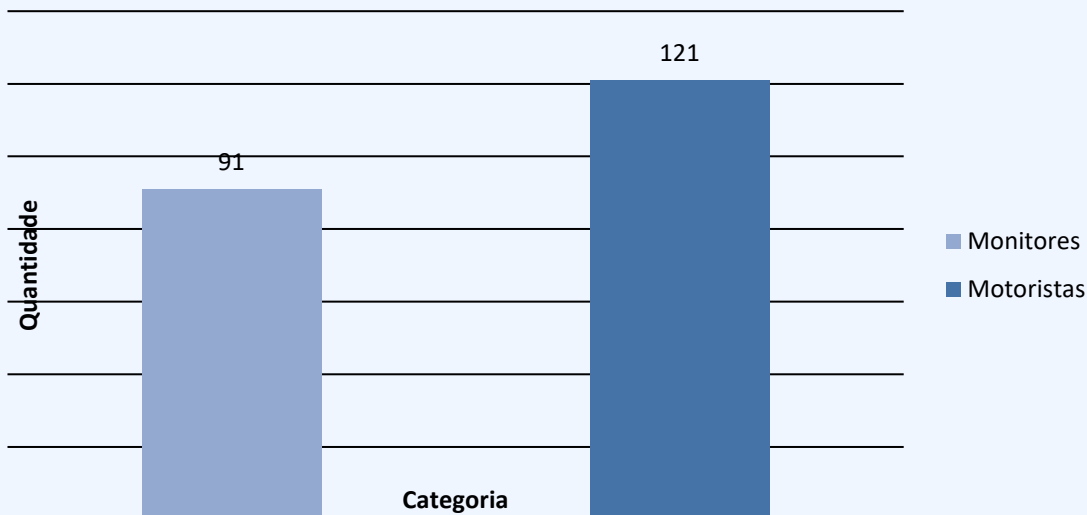
Fonte: elaboração própria, 2026.

O rodízio de profissionais também foi considerado na perspectiva dos usuários, embora em tendência mais baixa. Entre as respostas, 368 usuários disseram que a troca de monitores é frequente e 385 relataram ser recorrente a troca de motoristas. Como a operação atende a diferentes perfis de usuários, o rodízio deve ser adotado com cautela, principalmente no caso dos monitores que atuam nas rotas de transporte escolar da Educação Especial com alunos autistas, que podem apresentar maior dificuldade em assimilar a troca de pessoas que cotidianamente os acompanham.

Quanto ao horário de trabalho dos motoristas e monitores, observou-se número acentuado de prestadores que atuam em vários turnos. Entre os monitores, 91 declararam que atuam nos três turnos: matutino, vespertino e noturno. Entre os motoristas, foram 121. Trata-se de aspecto relevante, principalmente no caso dos motoristas, considerando que o trabalho excessivo pode comprometer a atenção no trânsito, sendo a jornada regulamentada pela Lei n. 13.103/2015. Esse ponto será retomado nas recomendações.



Gráfico 4 – Profissionais que trabalham em três turnos

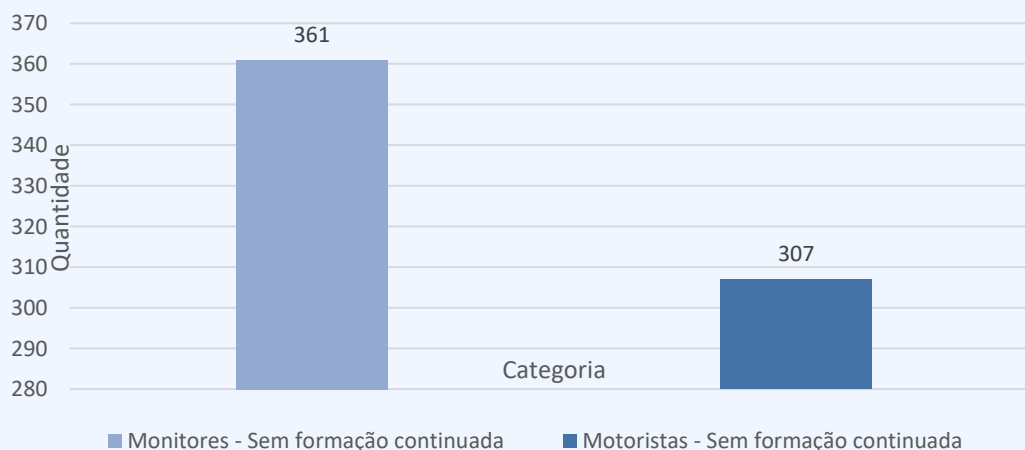


Fonte: elaboração própria, 2026.

Ainda, entre os monitores, apenas um afirmou não ter realizado o curso preparatório exigido para o exercício da função. Entre os motoristas, todos afirmaram ter realizado a capacitação requerida.

Entretanto, a capacitação em serviço apresenta fragilidades, pois 307 motoristas afirmaram que as empresas não promovem a formação continuada. Para os monitores, a situação é análoga: 361 afirmaram não ter participado de formações em serviço. Essa capacitação é essencial para aprimorar o atendimento aos alunos, especialmente àqueles público-alvo da Educação Especial, cujas especificidades demandam abordagem adequada.

Gráfico 5 – Capacitação Profissional: monitores e motoristas



Fonte: elaboração própria, 2026.



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

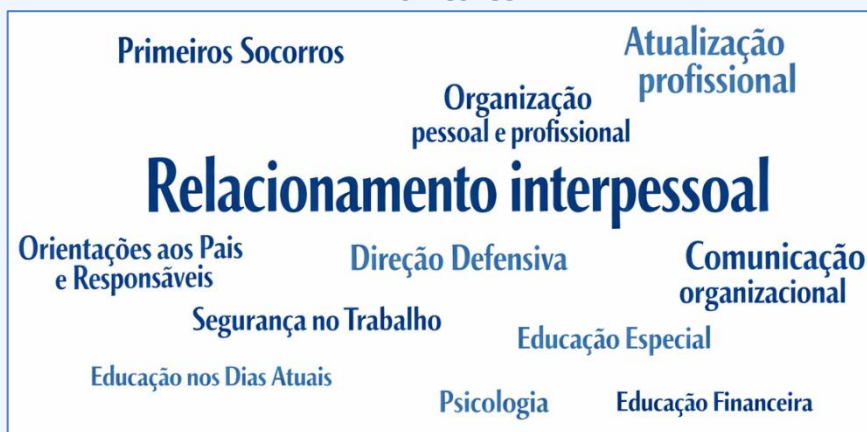
SEGUNDA VICE-PRESIDÊNCIA

Consultoria Técnico-Legislativa de Fiscalização, Controle, Acompanhamento de Políticas e Contas Públicas e Execução Orçamentária



Entre as solicitações de formação, a mais recorrente foi a oferta de curso de primeiros socorros. A seguir, apresenta-se “nuvens de sugestões” elaboradas a partir das indicações colhidas nos questionários.

Figura 3 – Nuvem de palavras com as sugestões de cursos apresentadas pelos monitores



Fonte: elaboração própria, 2026.

Figura 4 – Nuvem de palavras com as sugestões de cursos apresentadas pelos motoristas



Fonte: elaboração própria, 2026.

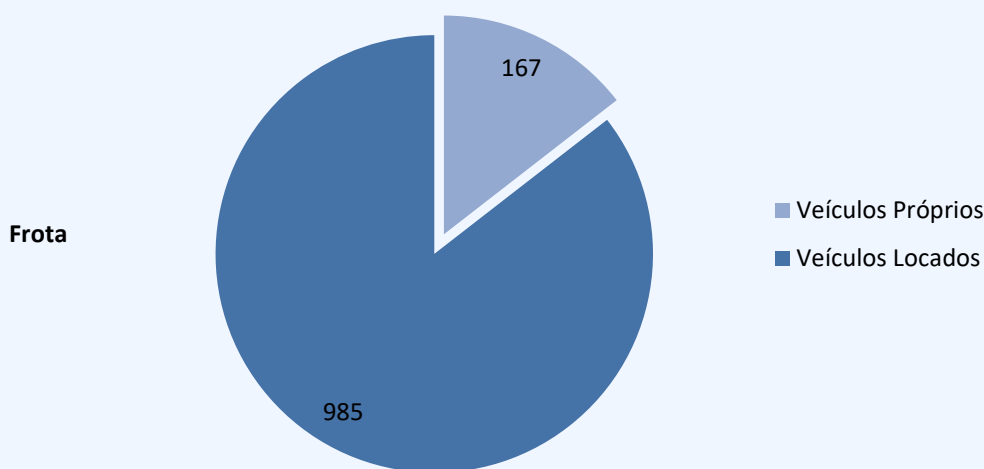
Por fim, durante as três visitas em campo, foram coletadas informações acerca da atuação dos profissionais, principalmente nas reuniões realizadas nas UNIAEs, com destaque para os procedimentos adotados no recebimento e no tratamento das reclamações recebidas. Embora tenham sido relatadas poucas ocorrências, algumas resultaram na dispensa de profissionais. Observou-se, também, a ausência de um fluxo uniformemente utilizado para o acolhimento e tratamento dessas demandas. Esse aspecto é especificamente abordado nas recomendações.



4.2.2 Sobre os Veículos

Os veículos utilizados na operação dividem-se em 167 veículos próprios, pertencentes à SEEDF, e 985 veículos locados, provenientes dos contratos firmados pela TCB, destinados exclusivamente ao transporte de alunos beneficiados pelo Programa.

Gráfico 6 – Distribuição da Frota



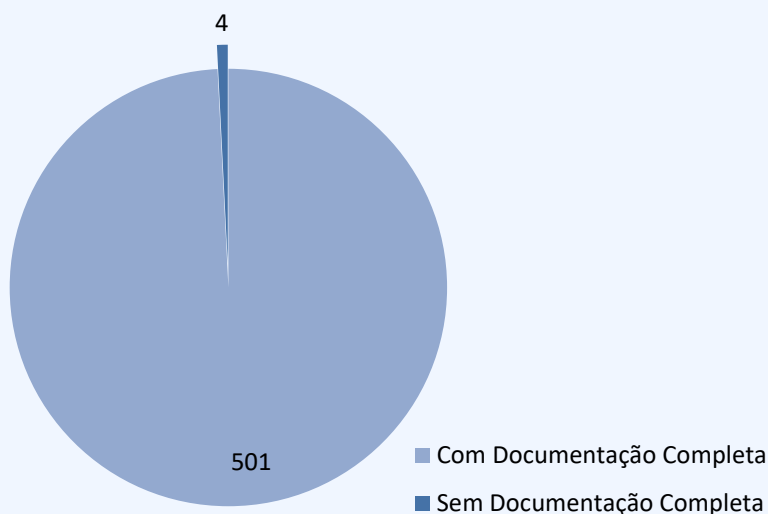
Fonte: elaboração própria, 2026.

Durante as visitas, alguns veículos foram vistoriados. Em parte deles, a documentação obrigatória para circulação encontrava-se no interior do veículo; em outros, a documentação estava incompleta. Os condutores portavam regularmente a respectiva habilitação. Foi informado que as empresas ainda não haviam fornecido toda a documentação. Como essa situação foi constatada em mais de uma visita, verifica-se que há prestadoras de serviço em descumprimento dessa obrigação.

Nos questionários, entretanto, a situação apresentada foi diversa. Apenas 4 motoristas afirmaram não portar toda a documentação do veículo, enquanto 501 informaram estar com a documentação completa. Apesar disso, as verificações *in loco* evidenciaram situações em desacordo com as exigências legais, razão pela qual o tema será tratado nas recomendações. Ressalte-se que a equipe da TCB destacou haver dificuldades dos prestadores em realizar o agendamento das vistorias semestrais dos veículos junto ao Detran/DF.



Gráfico 7 – Regularidade dos veículos quanto à documentação



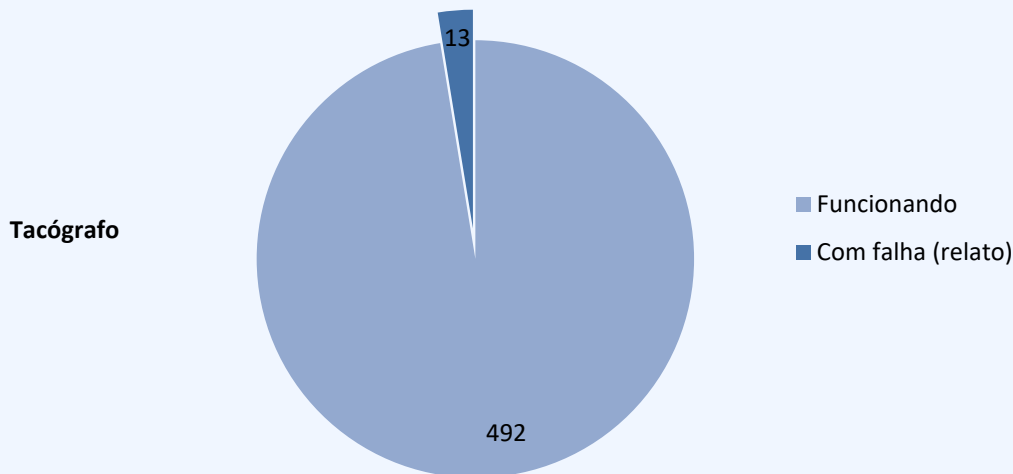
Fonte: elaboração própria, 2026.

Durante as vistas, observou-se que todos os veículos vistoriados continham tacógrafos em funcionamento. Entretanto, nos questionários aplicados aos motoristas, houve 13 relatos de falha no equipamento. Além disso, todos os ônibus acompanhados *in loco* apresentavam o dístico “escolar” na carroceria. Nas respostas dos motoristas, contudo, 3 informaram a ausência da identificação, enquanto outros 3 declararam não saber.

Em um dos veículos, verificou-se a existência de extintor de incêndio despressurizado, situação prontamente comunicada ao condutor. Quanto à higienização, observaram-se condições variadas. Os veículos que operam em trechos urbanos tendem a apresentar melhor estado de limpeza do que aqueles utilizados em trechos rurais. Ademais, como as vistorias ocorreram em período chuvoso, frequentemente constatou-se a presença de lama e poeira. A equipe presenciou, inclusive, o atolamento de um ônibus, o que exigiu a transferência dos alunos para outro veículo a fim de concluir o percurso.

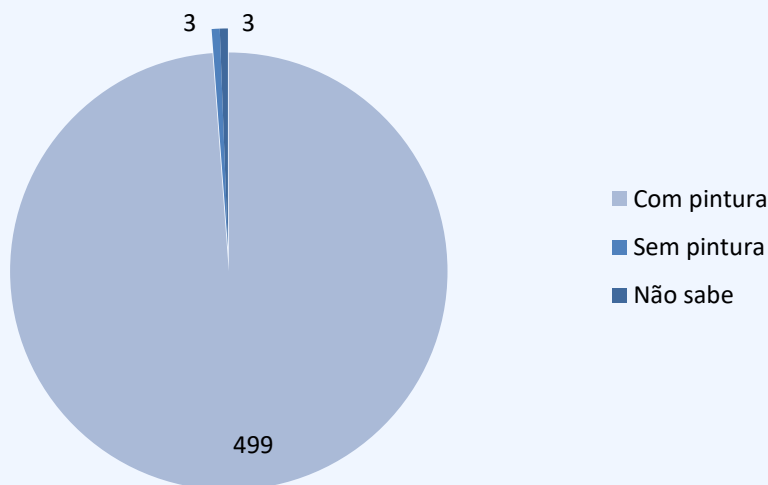


Gráfico 8 – Funcionamento dos tacógrafos dos ônibus escolares



Fonte: elaboração própria, 2026.

Gráfico 9 – Proporção de veículos devidamente identificados para o transporte escolar



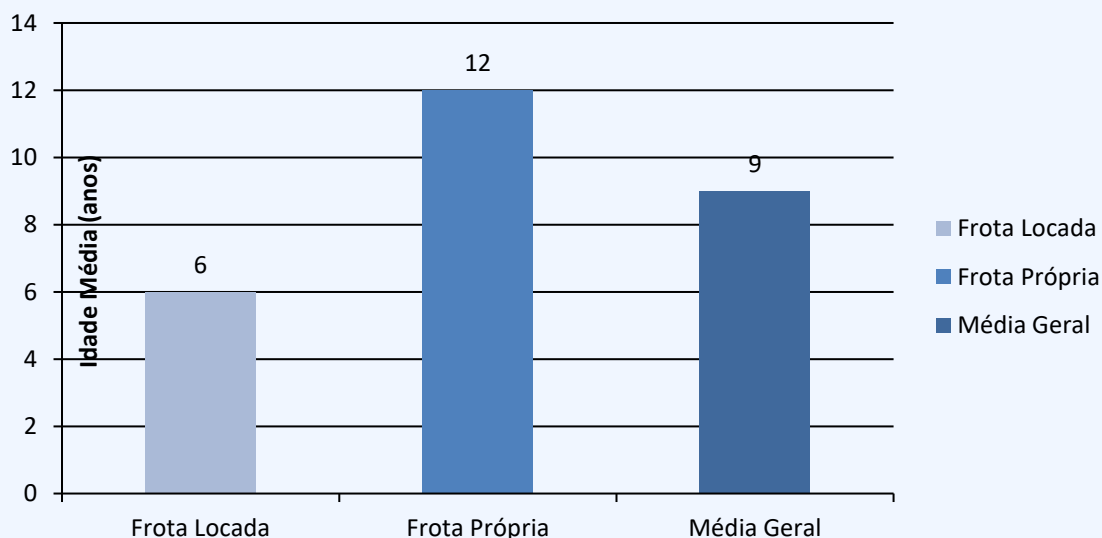
Fonte: elaboração própria, 2026.

A idade média dos veículos da frota fretada em operação era de aproximadamente 6 anos, enquanto a da frota própria era de 12 anos. Ressalte-se ainda que 12 veículos novos, de frota própria, no pátio da TCB, aguardavam emplacamento e vistoria do Detran. Ainda assim, a idade da frota própria permanece



superior à da frota locada e acima do limite de 10 anos estabelecido no Decreto n. 37.332/2016. Essa condição implica a necessidade de inspeções técnicas bienais realizadas pelo Inmetro em diversos veículos da frota própria. A média geral dos veículos é de 9 anos.

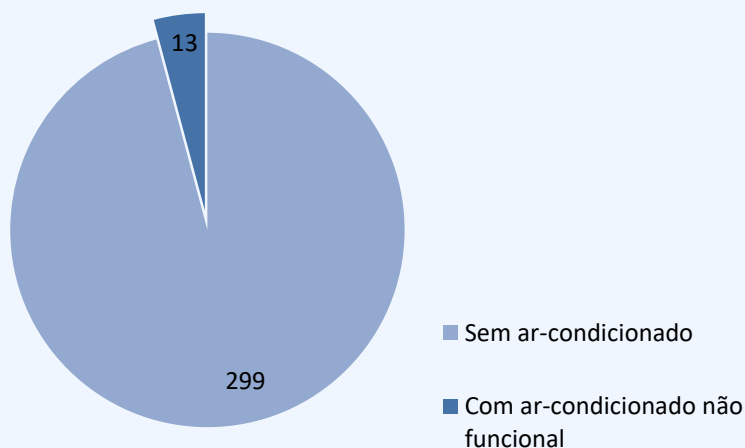
Gráfico 10 – Idade média da frota de ônibus escolares



Fonte: elaboração própria, 2026.

De acordo com as respostas dos motoristas, parcela significativa dos veículos não possui ar-condicionado: 299 respondentes informaram a ausência desse equipamento. Entre os veículos que dispõem do acessório, 13 motoristas afirmaram que ele não funciona.

Gráfico 11 – Ônibus escolares equipados com ar-condicionado



Fonte: elaboração própria, 2026.



Constatou-se também que os ônibus não dispunham de sistema de tração, inclusive, no acompanhamento das rotas rurais, durante o período chuvoso, os veículos tiveram dificuldades na execução dos trajetos, em razão das condições adversas do terreno. Foram observados e relatados casos de veículos que ficaram encalhados durante os dias de acompanhamento em campo. Embora não se constitua exigência legal, trata-se de uma necessidade prática. Em dias de chuvas intensas, os veículos de reserva podem ser insuficientes para atender às muitas demandas simultâneas. Além disso, como normalmente permanecem nas garagens nos centros urbanos, longe das vias e comunidades rurais onde são requisitados, o deslocamento pode acarretar atraso inadequado no atendimento.

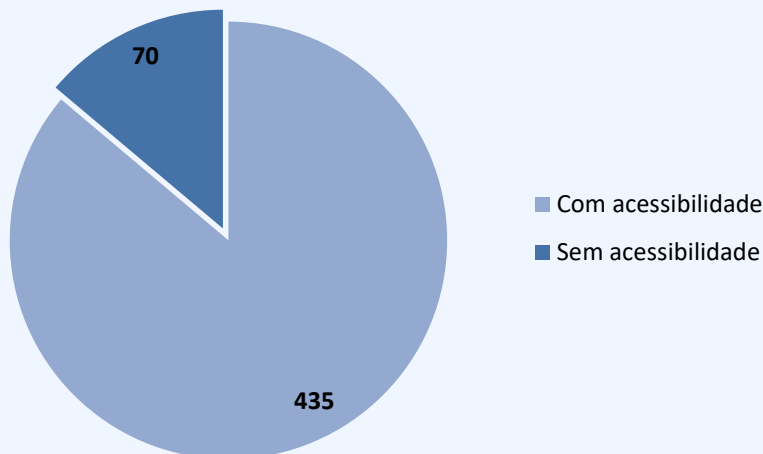
Os veículos inspecionados em campo contavam com adaptações para acesso de pessoas com mobilidade reduzida por elevador e espaço destinado a aluno cadeirante, além de outras reservas de assentos previstas por lei. Entretanto, segundo os dados obtidos nos questionários, 70 motoristas afirmaram que o veículo que conduzem não dispõe desses recursos, o que corresponde a 13,86% das 505 respostas obtidas.

Essa demanda tem se mostrado cada vez mais presente na legislação e na literatura especializada. A ampliação do acesso à saúde tem facilitado a obtenção dos laudos necessários à solicitação de atendimento mais adequado às comorbidades dos usuários. Isso demonstra como avanços em áreas distintas de atuação do governo repercutem na garantia de direitos. No DF, essa situação é descrita por Rocha, da seguinte forma:

Parte dos alunos com deficiência matriculados na rede pública de ensino também se somam àqueles atendidos pelo transporte escolar. Os estudantes com maior grau de comprometimento são encaminhados para instituições voltadas ao ensino especial: os Centro de Ensino Especial (CEE). Contudo, como há RA nas quais não existem essas unidades de atendimento, consequentemente, os alunos necessitam de transporte escolar para realizar o percurso até a escola. (Rocha, 2024).



Gráfico 12 – Ônibus escolares quanto à acessibilidade

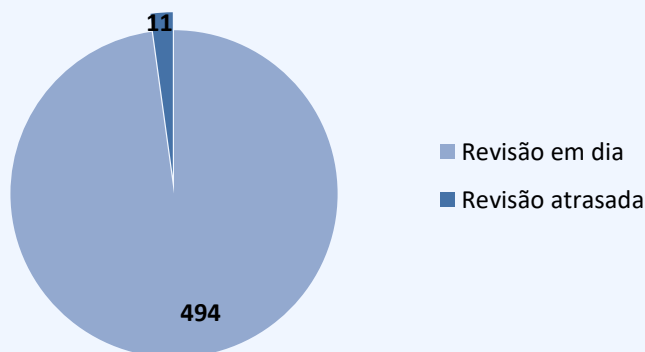


Fonte: elaboração própria, 2026.

Também foi investigada a existência de cintos de segurança funcionais nos veículos do transporte escolar. Entre os monitores, das 538 respostas obtidas, 13 disseram que nem todos os assentos dispõem de cinto em condições adequadas de uso. Entre os motoristas, de 505 respostas, somente 2 relataram essa situação ou afirmaram desconhecer essa informação.

Quanto à manutenção da frota, foi questionado aos motoristas se os veículos estavam com a revisões em dia. Das respostas recebidas, 11 relataram que o veículo estava com a revisão em atraso, o que corresponde a aproximadamente 2,17% do total de ônibus escolares.

Gráfico 13 – Situação dos ônibus escolares quanto à regularidade da revisão

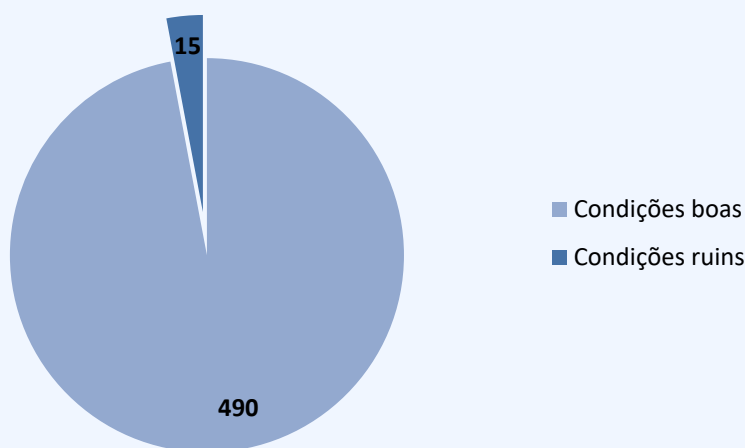


Fonte: elaboração própria, 2026.



Sobre a condição dos pneus, 15 respondentes afirmaram que estes não se encontravam em boas condições, percentual equivalente a aproximadamente 2,97% do total de ônibus escolares.

Gráfico 14 – Condição dos pneus dos ônibus escolares



Fonte: elaboração própria, 2026.

Acerca da fiscalização e da inspeção dos veículos, os questionários aplicados a monitores e motoristas indagaram sobre a ocorrência dessas ações no período em que estiveram escalados nas rotas atuais. Entre os motoristas, 231 das 505 respostas foram afirmativas, indicando que já se depararam com ações de fiscalização. Entre os monitores, obtiveram-se 168 respostas afirmativas, de um total de 538. Ademais, conforme informado pelos motoristas, 76,39% dos diretores de escola têm o hábito de observar o estado de conservação, a limpeza e a segurança dos veículos.

4.2.3 Sobre a operacionalização do serviço de transporte escolar

Alguns dados sobre a operacionalização do serviço de transporte escolar foram observados em campo, enquanto outros foram obtidos dos questionários aplicados. Neste tópico, analisam-se algumas dessas variáveis.

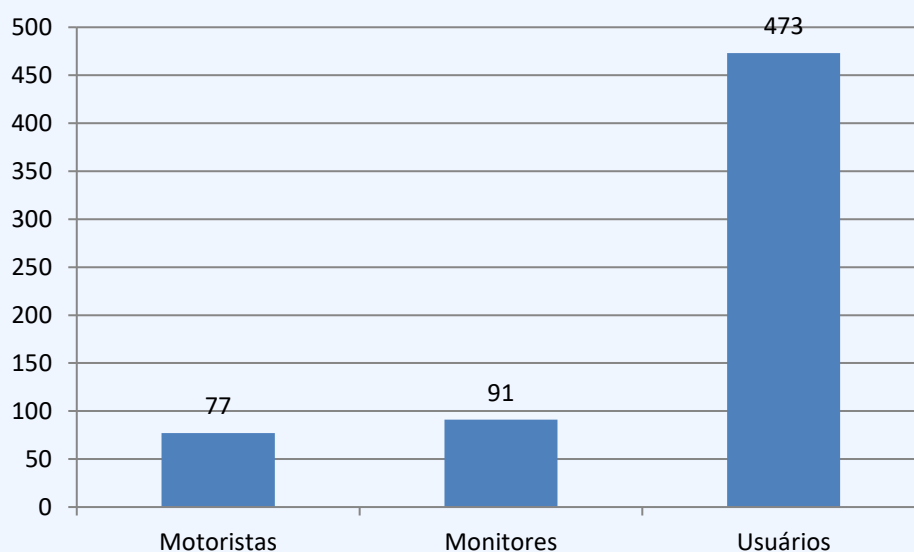
Durante as visitas, foi possível acompanhar rotas efetivamente realizadas pelos veículos do transporte escolar, tanto em condições climáticas favoráveis quanto em dias de intempéries, em zona rural e urbana. Essa estratégia possibilitou uma percepção que não seria alcançada apenas por meio de pesquisa documental.



Como já mencionado neste Estudo, foi percebida a carência de infraestrutura, principalmente nos trechos rurais. Verificam-se deficiências como a ausência de cascalhamento em trechos de estradas rurais e a falta de abrigos cobertos nos pontos de embarque e desembarque. Em dias chuvosos, a inexistência desses abrigos contribui para elevado absenteísmo entre os alunos da zona rural, dada a precariedade das condições a que são submetidos, como observado durante as vistorias em Planaltina e São Sebastião.

Essa situação se agrava diante da constatação extraída dos questionários aplicados, de que, em vários percursos, o ponto de embarque localiza-se a uma distância considerável da residência do aluno. Essa circunstância foi apontada em 77 das 505 respostas dos motoristas. Entre os monitores, 91 das 538 respostas indicaram a mesma situação. O dado é corroborado pelas 473 respostas de usuários que informaram que a parada de ônibus é distante de sua residência (15,46%). Evidentemente, devido às diversas condições locais das vias, nem sempre é possível estabelecer um ponto de parada satisfatório para todos os usuários.

Gráfico 15 – Quantitativo de respondentes que consideram o ponto de embarque distante



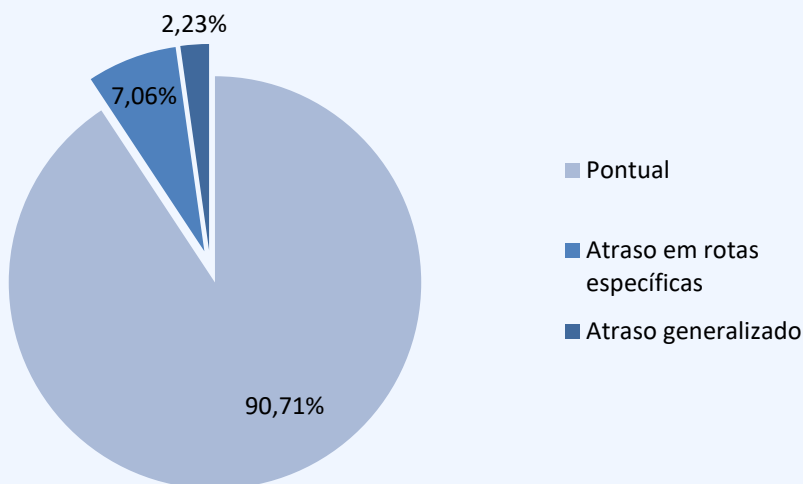
Fonte: elaboração própria, 2026.

Quanto à pontualidade na prestação do serviço, a maioria dos usuários percebe como pontual tanto o embarque (92,09%) quanto o desembarque na escola (95,75%).

Também foram consultados os diretores e secretários escolares. Para a maioria dos secretários respondentes (90,71%), o serviço é pontual e, mesmo entre os que não concordam, prevalece a percepção de que o atraso ocorre somente em rotas específicas (7,06%) e não de forma generalizada (2,23%).



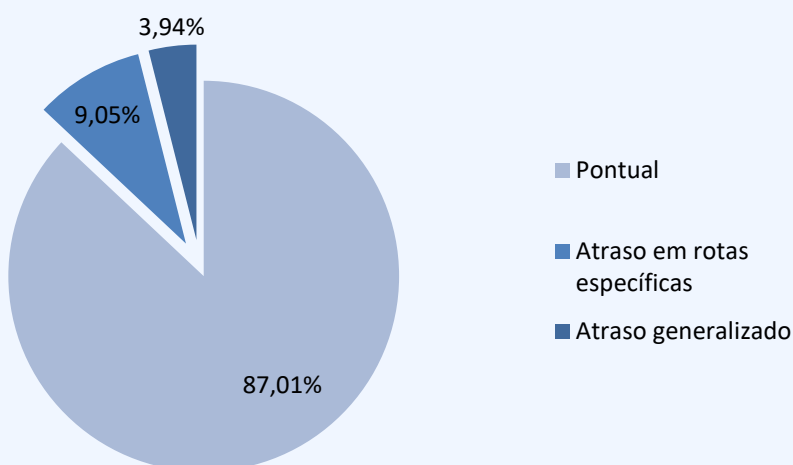
Gráfico 16 – Pontualidade dos horários dos ônibus escolares conforme os secretários escolares



Fonte: elaboração própria, 2026.

Essa também é a percepção da maioria dos diretores (87,01%). Para eles, quando ocorre atrasos, estes são mais associados a rotas específicas (9,05%), não acontecendo de forma generalizada (3,94%).

Gráfico 17 – Pontualidade dos horários dos ônibus escolares conforme os diretores de escola



Fonte: elaboração própria, 2026.



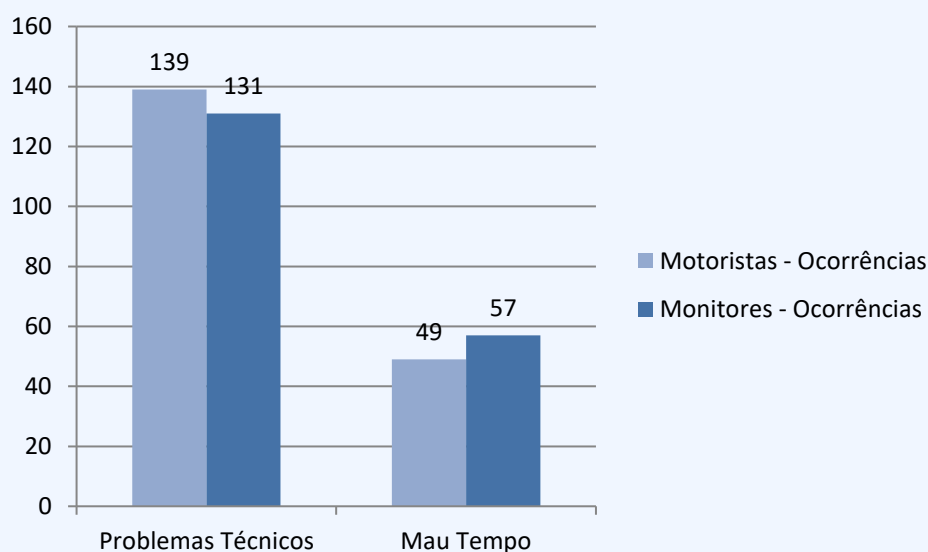
Acerca das interrupções da prestação do serviço, seja por falhas nos veículos, seja por motivos de intempéries, a situação também foi abordada nos questionários aplicados a monitores e motoristas, levando-se em conta a rota na qual atuam.

Em relação às interrupções por problemas técnicos, 139 dos 505 motoristas afirmaram já ter vivenciado essa situação. Entre os monitores, foram registradas 131 respostas afirmativas de um total de 538.

Quanto às interrupções devido ao mau tempo, houve 49 respostas afirmativas de motoristas e 57 de monitores.

Cabe destacar, contudo, que quase todas essas ocorrências foram solucionadas em tempo hábil para que os alunos pudessem comparecer às aulas, o que constitui aspecto positivo da operação. No caso das falhas técnicas, conforme os motoristas, das 139 ocorrências, somente 12 resultaram em perda da aula. Segundo os monitores, de 131 situações relatadas, somente 13 impediram o comparecimento à escola. Quanto às interrupções decorrentes de mau tempo, das 49 ocorrências relatadas por motoristas, apenas 5 impediram a chegada dos alunos em tempo hábil. Entre os monitores, das 57 situações indicadas, 4 ocasionaram o não comparecimento às aulas.

Gráfico 18 – Ocorrências de interrupções do serviço de transporte escolar



Fonte: elaboração própria, 2026.

Um dos instrumentos habitualmente utilizados em campo por monitores e motoristas é o diário de bordo, no qual podem ser registradas tanto eventualidades relacionadas à interrupção do serviço quanto ocorrências como indisciplina de alunos, ausência de responsáveis no embarque e desembarque, entre outras.

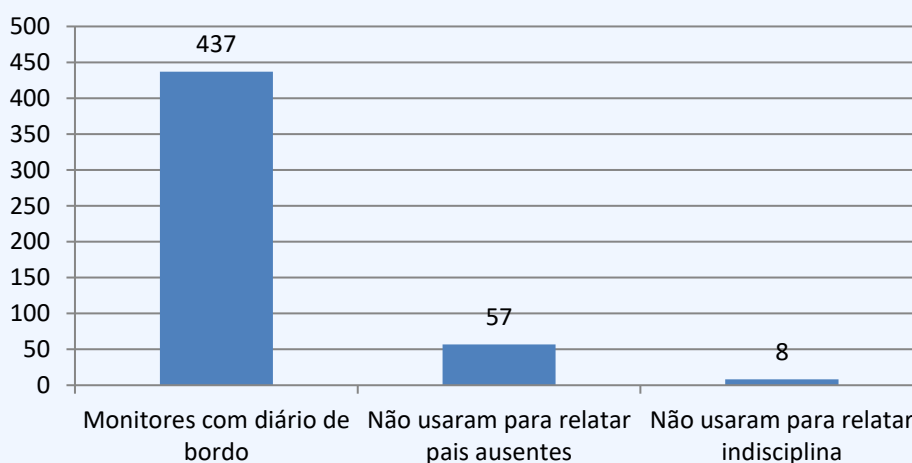
Entretanto, quando questionados sobre o fornecimento desse instrumento, 437 dos 538 monitores respondentes afirmaram tê-lo recebido. Trata-se de aspecto



relevante a ser observado, uma vez que o diário de bordo deveria ser disponibilizado a todos.

Quando questionados sobre o uso para fins de registros, dos 437 monitores, 57 informaram que não o utilizam para relatar ausência de responsável nos pontos de embarque e desembarque, e 8 que não o utilizaram para relatar episódios de indisciplina de alunos. Conforme apurado, tais ocorrências fizeram parte da rotina de 71 dos 538 monitores respondentes, evidenciando a relevância do uso desse instrumento. Entre os próprios usuários, 11,44% apontaram a ocorrência de indisciplina durante o trajeto feito no transporte escolar.

Gráfico 19 – Uso do Diário de Bordo pelos monitores escolares



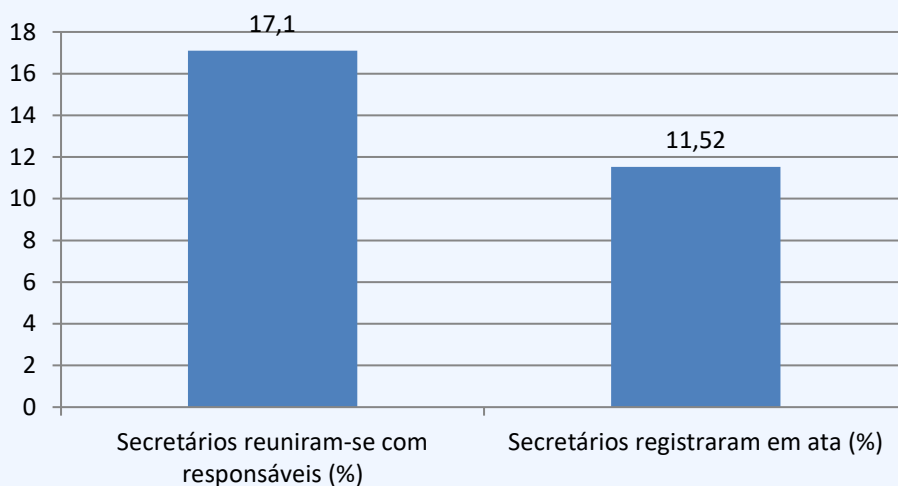
Fonte: elaboração própria, 2026.

Outra situação que merece atenção na operação diz respeito ao não comparecimento de responsáveis no horário determinado para o desembarque dos alunos. Embora não se trate de ocorrência cotidiana, dos 538 monitores respondentes, 268 (49,81%) confirmaram já ter se deparado com essa situação pelo menos alguma vez.

No âmbito escolar, os secretários foram questionados sobre a necessidade de reuniões com responsáveis para tratar esse tipo de situação. Entre os respondentes, 17,1% informaram já ter realizado esse tipo de reunião. 11,52% afirmaram ter realizado o registro em ata.



Gráfico 20 – Atitudes dos secretários quando há responsáveis ausentes no embarque/desembarque



Fonte: elaboração própria, 2026.

Os monitores também foram questionados sobre sua percepção quanto à frequência dos alunos. Especificamente, se consideravam que ela superava 80%. Das 538 respostas obtidas, 495 foram afirmativas, o que representa 92% dos respondentes.

Esse dado é corroborado pela autoavaliação dos usuários quanto à assiduidade escolar: entre os 3.059 respondentes, somente 85 se considera infrequente (2,77%).

Por fim, cabe registrar que, durante as reuniões de alinhamento e visitas *in loco*, foi constatada a existência de alunos residentes no estado de Goiás (GO), na área da Região Integrada de Desenvolvimento Econômico (RIDE), matriculados em escolas do DF e atendidos pelo transporte escolar.

Na maioria dos casos, o embarque ocorre na divisa entre o Distrito Federal e Goiás. Em menor número de ocorrências, os veículos transitam no estado vizinho para a prestação do serviço. Ambas as situações apresentam peculiaridades e riscos. No primeiro caso, há exposição dos alunos aos riscos decorrentes da travessia de rodovias movimentadas que circundam a divisa entre os entes federados. No segundo, verifica-se a ausência de cobertura de um consórcio ou instrumento afim celebrado entre o Distrito Federal e o estado de Goiás.

4.3 Satisfação dos usuários com o serviço de transporte escolar

A aplicação dos questionários mostrou-se oportuna para aferir um aspecto complementar às análises em curso: a satisfação dos usuários com o serviço de transporte escolar. Apesar do cunho técnico deste Estudo, fundamentado em análises estatísticas, as atividades exploratórias propiciaram importante oportunidade de

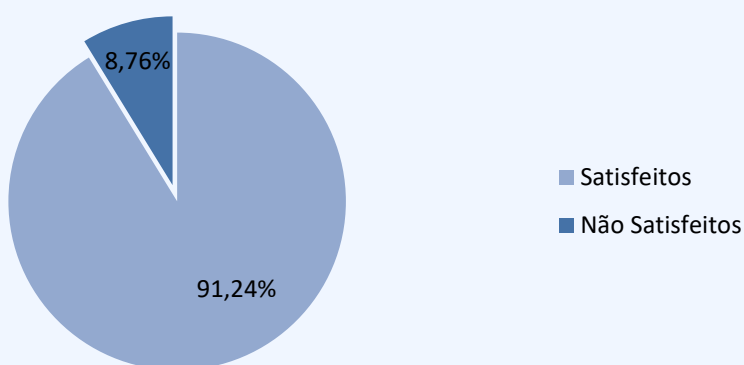


interação entre o Grupo de Trabalho da CLDF, as equipes da SEEDF, as Coordenações Regionais de Ensino e as unidades escolares.

Assim, apesar do foco na operação, considerou-se pertinente investigar a percepção dos respondentes quanto à qualidade do serviço prestado. Tal iniciativa, apesar da subjetividade inerente ao tema, permite a obtenção de *feedback* sobre o trabalho realizado pela SEEDF, por seus parceiros e colaboradores, em sua maioria, dedicados, cotidianamente, a garantir o transporte seguro dos estudantes.

Aos usuários, foi formulada a seguinte pergunta: "Você está contente com o serviço de Transporte Escolar prestado?". Das respostas recebidas, 2.791 afirmaram estar satisfeitos, o que representa 91,24% do total. Aos 8,76% que declararam insatisfação, foi facultado apresentar sugestões de melhorias, as quais poderão, caso se considere pertinente, ser compartilhadas com a equipe da SEEDF.

Gráfico 21 – Satisfação dos Usuários quanto ao serviço de transporte escolar

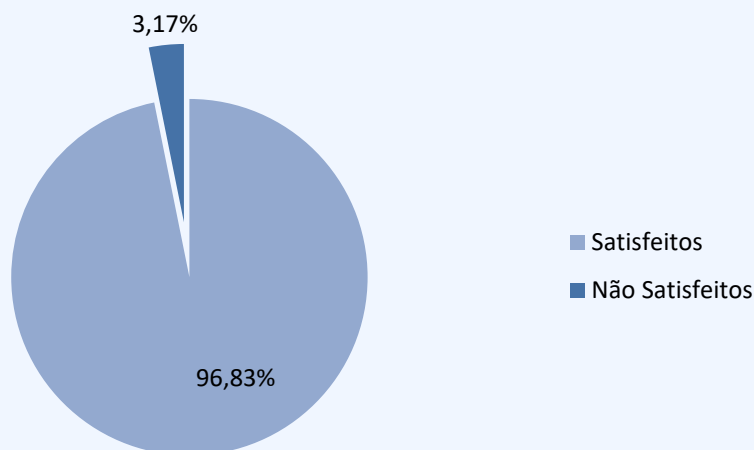


Fonte: elaboração própria, 2026.

Ainda em termos de satisfação, também foi avaliada a percepção de motoristas e monitores acerca do próprio trabalho desempenhado. Entre os motoristas, 489 manifestaram satisfação, o que representa 96,83% dos respondentes. Entre os monitores, esse índice foi ainda mais elevado: 529 declararam-se satisfeitos, correspondendo a 98,32% do total.

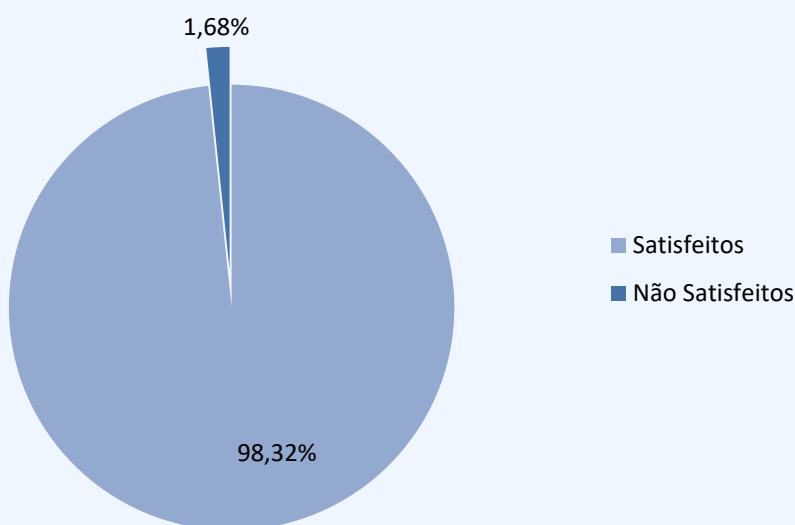


Gráfico 22 – Satisfação dos motoristas quanto ao próprio trabalho



Fonte: elaboração própria, 2026.

Gráfico 23 – Satisfação dos monitores quanto ao próprio trabalho



Fonte: elaboração própria, 2026.

4.4 Contratos

Nas apurações acerca dos contratos, foram observados e mesclados vários insumos das pesquisas realizadas, como visto anteriormente na metodologia. Para melhor apresentação dos resultados, este tópico está dividido em quatro subtópicos, cada qual dedicado a um aspecto específico das análises.



4.4.1 Aspectos formais das licitações e das contratações

Os contratos administrativos firmados no âmbito da Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília (TCB) são celebrados por meio de licitações públicas, conforme dispõe a Lei n. 13.303/2016, Lei das Estatais, e com base no Regulamento de Licitações da TCB.

No caso da SEEDF, não há, atualmente, contratos formais vigentes. Os ajustes realizados têm ocorrido por meio de pagamentos indenizatórios, situação que será aprofundada em outra seção, dedicada aos aspectos financeiros e orçamentários.

Observa-se, ademais, que, a despeito da longa atuação da TCB e da previsibilidade do serviço prestado — consistente no apoio ao Programa de Oferta Suplementar de Transporte Escolar —, a maioria dos contratos celebrados pela empresa tem caráter emergencial, o que evidencia, a princípio, fragilidades no planejamento por parte dos setores responsáveis pela contratação.

Dessa forma, o presente estudo baseia-se nos contratos firmados, sem a pretensão de analisar cada processo licitatório, procedimento cuja observância constitui exigência elementar para todos os entes da administração pública.

É importante destacar que o presente trabalho não tem por objetivo apontar as causas que levaram à celebração de contratos em determinada modalidade, mas evidenciar que, no âmbito da administração pública, é indispensável observar os procedimentos formais de contratação, os quais devem, como regra, ocorrer por meio de licitação.

Registre-se, ainda, que as constatações e informações utilizadas neste Estudo foram obtidas a partir de dados públicos disponibilizados no sítio eletrônico institucional da TCB, especialmente nas seções destinadas à transparência e à divulgação de contratos. Ressalte-se, entretanto, que, previamente à consolidação das análises aqui apresentadas, foi oportunizado à empresa o encaminhamento de esclarecimentos e informações complementares acerca dos dados considerados, tendo a TCB apresentado suas respectivas manifestações, as quais foram analisadas e devidamente consideradas na elaboração deste trabalho.

Tabela 1 – Contratos firmados segundo o site da TCB (2023 a 2025)

Contrato	Objeto	Tipo	Valor do km rodado
02/2023	Região de Itapoã	Pregão Eletrônico n. 12/202	R\$26,63
03/2023	Núcleo Bandeirante	Pregão Eletrônico n. 11/2022	R\$12,29

**CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL****SEGUNDA VICE-PRESIDÊNCIA**

Consultoria Técnico-Legislativa de Fiscalização, Controle, Acompanhamento
de Políticas e Contas Públicas e Execução Orçamentária



15/2023	Taguatinga	Pregão Eletrônico n. 04/2020	Não informado (pendente de apostilamento)
02/2024	Não informado no contrato	Emergencial	R\$18,27
03/2024	Não informado no contrato	Emergencial	R\$19,89
04/2024	Não informado no contrato	Emergencial	R\$ 15,57
07/2024	Não informado no contrato	Emergencial	R\$13,03
12/2024	Não informado no contrato	Emergencial	R\$18,01
13/2024	Não informado no contrato	Emergencial	R\$13,27
15/2024	Não informado no contrato	Emergencial	R\$22,04
16/2024	Não informado no contrato	Emergencial	R\$16,27
01/2025	Não informado no contrato	Emergencial	R\$20,28
02/2025	Não informado no contrato	Emergencial	R\$16,00
03/2025	Não informado no contrato	Emergencial	R\$17,10
04/2025	Não informado no contrato	Emergencial	R\$13,30
05/2025	Não informado no contrato	Emergencial	R\$12,71
06/2025	Não informado no contrato	Emergencial	R\$22,17
08/2025	Sobradinho	Pregão Eletrônico n. 90012/2024	R\$16,44
09/2025	Não informado no contrato	Emergencial	R\$24,99
10/2025	Santa Maria	Pregão Eletrônico n. 90013/2024	R\$26,58
15/2025	Samambaia	Pregão Eletrônico 90014/2024	R\$22,06
17/2025	Não informado no contrato	Emergencial	R\$23,03
18/2025	Não informado no contrato	Emergencial	R\$20,35
19/2025	Não informado no contrato	Emergencial	R\$16,94
24/2025	São Sebastião	Pregão Eletrônico 90003/2025	R\$11,16
25/2025	Itapoã	Pregão Eletrônico SRP n. 90005/2025	R\$24,26

Fonte: elaboração própria, 2026.



Segundo o *site* da empresa, pode-se observar que, em 2023, foram firmados apenas três contratos relativos ao Programa de Oferta Suplementar de Transporte Escolar, todos por meio de pregão.

Em 2024, por sua vez, os oito contratos celebrados — excluídos os termos aditivos — foram formalizados em caráter emergencial, não havendo, naquele ano, qualquer novo contrato decorrente de processo licitatório regular.

Já em 2025, dos 15 contratos assinados — também desconsiderados os termos aditivos —, 10 foram celebrados em caráter emergencial (66%), enquanto apenas cinco (33%) resultaram de pregão regular, conforme indicado na tabela anterior.

Por fim, destaca-se que, dos 26 contratos firmados nos últimos três anos, 18 foram celebrados em caráter emergencial, correspondendo a 69% do total dos termos firmados sem regular licitação.

Destaca-se que a análise compreende dados extraídos do próprio *site* da TCB, especificamente do ambiente destinado à transparência.

Finalmente, como já mencionado, reitera-se que há licitações em curso, observando-se todas as etapas necessárias aos procedimentos públicos de contratação, o que torna ainda mais difícil compreender o quantitativo de contratações em caráter emergencial.

Assim, com o objetivo de esclarecer dúvidas surgidas durante o estudo, a TCB foi consultada. Com base nas respostas recebidas, apresentam-se, a seguir, as questões suscitadas e os respectivos esclarecimentos:

- Questão 1: Qual o motivo para a celebração de elevado número de contratos emergenciais, considerando a existência de pregões válidos para grande parte dos trajetos?

Resposta:

“Atualmente encontram-se vigentes 30 contratos relacionados à prestação do serviço de transporte escolar no âmbito do Programa de Oferta Suplementar de Transporte Escolar, dos quais apenas 3 possuem natureza emergencial.

Os demais ajustes foram formalizados a partir de procedimentos licitatórios regulares, decorrentes de pregões eletrônicos previamente realizados. Assim, observa-se que as contratações emergenciais representam parcela residual do conjunto de contratos vigentes.

Na tabela apresentada a seguir encontram-se detalhadas as contratações por região administrativa, com indicação dos respectivos processos administrativos no Sistema Eletrônico de Informações (SEI), empresas contratadas e modalidade de participação (ampla concorrência, cota reservada ou contratação emergencial),

**CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL****SEGUNDA VICE-PRESIDÊNCIA**

Consultoria Técnico-Legislativa de Fiscalização, Controle, Acompanhamento de Políticas e Contas Públicas e Execução Orçamentária



evidenciando a predominância de contratos decorrentes de certames licitatórios regulares.”

Tabela 2 – Contratos vigentes segundo a TCB

REGIÃO	SEI DE CONTRATAÇÃO	EMPRESA	AMPLA/COTA
PLANALTINA	00095-00000480/2020-02	CORPERCAM	AMPLA
PLANALTINA	00095-00000480/2020-02	NATURAL	COTA
SOBRADINHO	00095-00000562/2024-72	POLLO	DR
SOBRADINHO	00095-00000562/2024-72	TRANSMONICI	COTA
SOBRADINHO	00095-00000253/2026-64	POLLO	Emergencial
PARANOÁ	00095-00000306/2020-51	POLLO	AMPLA
PARANOÁ	00095-00000306/2020-51	TTAP	COTA
ITAPOA	00095-00000737/2024-41	ROMAN	COTA
ITAPOA	00095-00000255/2026-53	TRANSFER	Emergencial
SÃO SEBASTIÃO	00095-00000776/2024-49	TRANSCOOPER	AMPLA
SÃO SEBASTIÃO	00095-00000776/2024-49	ELSHADDAI	COTA
CEILÂNDIA	00095-00000384/2020-56	VIA BRASIL	AMPLA
CEILÂNDIA	00095-00000384/2020-56	START	COTA
TAGUATINGA	00095-00000424/2020-60	POLLO	AMPLA
TAGUATINGA	00095-00000424/2020-60	ESSENCIA	COTA
SAMAMBAIA	00095-00000422/2020-71	TRANSMONICI	COTA
SAMAMBAIA	00095-00000564/2024-61	MAXIMUS	AMPLA
BRAZLÂNDIA	00095-00000417/2020-68	ESSENCIA	COTA
BRAZLÂNDIA	00095-00000417/2020-68	FCB	AMPLA
RECANTO DAS EMAS	00095-00000467/2020-45	TRANSMONICI	COTA
RECANTO DAS EMAS	00095-00000741/2024-18	CGA	AMPLA
GAMA	00095-00000468/2020-90	OLIVEIRA	COTA
	00095-00000468/2020-90		AMPLA
NÚCLEO BANDEIRANTE	00095-00000521/2021-33	TRANSFER	AMPLA
NÚCLEO BANDEIRANTE	00095-00000521/2021-33	TTAP	COTA
PLANO PILOTO/CRUZEIRO	00095-00000421/2020-26	TRANSFER	AMPLA



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

SEGUNDA VICE-PRESIDÊNCIA

Consultoria Técnico-Legislativa de Fiscalização, Controle, Acompanhamento de Políticas e Contas Públicas e Execução Orçamentária



PLANO PILOTO	00095-00000421/2020-26	TRANSMONICI	COTA
GUARÁ/ESTRUTURAL	00095-00000254/2026-17	TRANSFER	Emergencial
GUARÁ/ESTRUTURAL	00095-00000420/2020-81	TRANSMONICI	COTA
SANTA MARIA	00095-00000753/2020-19	TRANSMONICI	AMPLA
SANTA MARIA	00095-00000563/2024-17	TRANSMONICI	DEMANDA REPRIMIDA

Fonte: elaboração própria a partir dos dados da Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília Ltda., 2026.

Diante da divergência entre as informações prestadas pela empresa e os dados públicos disponibilizados em seu portal de transparência, apresenta-se recomendação específica ao final deste Estudo.

- Questão 2: Nas situações em que não havia pregão vigente, foram identificadas as causas da ausência de planejamento adequado, a fim de viabilizar a realização de processos licitatórios válidos à época da necessidade da contratação?

Resposta:

“O planejamento das contratações relacionadas ao transporte escolar é realizado de forma integrada com a Secretaria de Estado de Educação do Distrito Federal – SEEDF, órgão responsável pela gestão da política pública educacional e pela identificação das demandas de transporte de estudantes.

Considerando que o serviço prestado pela TCB visa atender às necessidades operacionais da SEEDF, a definição da quantidade de veículos, das rotas e da quilometragem estimada depende diretamente das informações e solicitações encaminhadas por aquela Pasta.

Em diversas situações, entretanto, ocorrem alterações supervenientes na demanda — tais como ampliação do número de alunos atendidos, criação ou modificação de rotas e necessidade de atendimento a localidades adicionais — o que pode implicar aumento da frota necessária para garantir a continuidade e a universalidade do serviço.

Tais circunstâncias, de natureza operacional e frequentemente imprevisíveis, podem impactar o planejamento inicialmente estabelecido, exigindo medidas administrativas para assegurar a continuidade da prestação do serviço público essencial.”

Para melhor esclarecimento quanto aos aspectos envolvidos na questão, apresentam-se também recomendações específicas ao final deste Estudo.



4.4.2 Aspectos qualitativos das contratações

Sob a perspectiva qualitativa dos ajustes, nota-se que, nos termos de referência mais recentes — notadamente aqueles instituídos entre 2023 e 2025 —, foram estabelecidos critérios específicos a serem atendidos pelas empresas contratadas. Tais critérios influenciam diretamente a qualidade da prestação do serviço público.

Esses parâmetros dizem respeito, em especial, a indicadores relacionados às condições operacionais dos veículos, à regularidade da execução das rotas, à qualificação dos profissionais envolvidos na prestação do serviço e ao cumprimento de requisitos de segurança e manutenção da frota.

Nesse contexto, destaca-se também a importância da adequada fiscalização da execução contratual e da boa gestão dos contratos administrativos. O acompanhamento contínuo da execução do serviço permite verificar se as condições pactuadas estão sendo efetivamente cumpridas. Além disso, a atuação diligente da Administração contribui para garantir que os pagamentos realizados pelo poder público correspondam exatamente aos serviços efetivamente executados.

A seguir, reproduzem-se os critérios estabelecidos nos instrumentos convocatórios:

Quadro 7 – Critérios exigidos para a contratação de empresas para a oferta de transporte escolar

Indicadores Monitor	Indicadores Motorista	Indicadores Veículo
1 monitor por veículo	Portar, durante a condução do veículo, o Registro de Condutor de Veículo de Transporte de Escolares, conferido pelo órgão de fiscalização de trânsito competente	Capacidade mínima para 35 passageiros
Ter idade superior a dezoito anos	Permanecer devidamente identificado com uso visível de crachá durante a execução dos serviços	Frota de veículos com até 10 anos de fabricação
Ter ou estar cursando o Ensino Médio, em instituição educacional reconhecida pelo Ministério de Educação (MEC);	Apresentar-se uniformizado, trajando calças compridas, camisa com mangas e calçados fechados (o vestuário deverá conter o logotipo da empresa)	Registro no Detran-DF como veículo de passageiros, comprovantes de regularidade do ano corrente CRLV
Curso de primeiros socorros, carga horária mínima de 12 (doze) horas	Ter sido aprovado em curso especializado, nos termos da regulamentação do CONTRAN;	Vistorias de inspeção semestrais realizadas pelo Detran-DF, para verificação dos equipamentos obrigatórios e de segurança.



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

SEGUNDA VICE-PRESIDÊNCIA

Consultoria Técnico-Legislativa de Fiscalização, Controle, Acompanhamento de Políticas e Contas Públicas e Execução Orçamentária



Apresentar-se uniformizado, trajando calças compridas, camisa com mangas e calçados fechados (o vestuário deverá conter o logotipo da empresa)	Não ter antecedentes criminais	Pintura de faixa horizontal na cor amarela, com quarenta centímetros de largura, à meia altura, em toda extensão lateral e traseira da carroceria, com o dizer ESCOLAR em preto, sendo que, em caso de veículo de carroceria pintada na cor amarela, as cores aqui indicadas deverão ser invertidas.
Permanecer devidamente identificado durante a execução dos serviços, e com uso visível de crachá	Não ser reincidente em infrações médias durante os doze últimos meses	Lanternas de luz branca, fosca ou amarela, dispostas nas extremidades da parte superior dianteira; e lanternas equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo (tacógrafo), sonorizador e câmara de marcha à ré
Apresentar certificado de curso de monitor de transporte escolar onde constam, minimamente, o CNPJ da empresa, data da emissão do certificado, assinatura do responsável pedagógico, carga horária e disciplinas cursadas	Não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima	Lanternas de luz vermelha dispostas na extremidade superior da parte traseira
Cumprir as determinações contidas em todo o ordenamento jurídico que norteia a execução do serviço de transporte escolar do STPC/DF	Ser habilitado com CNH na categoria "D" ou "E"	Cintos de segurança em número igual à lotação
	Ter idade superior a 21 anos	Outros requisitos e equipamentos obrigatórios estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN
	Cumprir as determinações contidas em todo o ordenamento jurídico que norteia a execução do serviço de transporte escolar do STPC/DF	Comprovante do seguro do veículo que indenize danos materiais e pessoais, obedecendo ao limite mínimo de indenização no valor de R\$ 300.000,00 (trezentos mil reais).



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

SEGUNDA VICE-PRESIDÊNCIA

Consultoria Técnico-Legislativa de Fiscalização, Controle, Acompanhamento de Políticas e Contas Públicas e Execução Orçamentária



	Autorização à condução coletiva de escolares emitida pelo órgão ou entidade executiva de trânsito do Distrito Federal, em conformidade com o art. 136 da Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, que deverá ser afixada na parte interna do veículo, em local visível, com inscrição da lotação permitida, sendo vedada a condução de escolares (alunos) em número superior à capacidade estabelecida pelo fabricante de conformidade com o art. 137 do mesmo diploma legal
	Quantitativo estimado de quilômetros e/ou veículos poderá sofrer acréscimo ou supressão na ordem de 25% (vinte e cinco por cento) durante a vigência do contrato, conforme necessidade operacional, nos termos de legislação específica
	Apresentar, no mínimo, 30% da frota de veículos adaptados para atender aos alunos com deficiência, conforme as normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), tendo em vista o acesso e permanência desses alunos na escola

Fonte: elaboração própria, 2026.

- Questão 3: Quais estratégias são adotadas pelos fiscais de contrato para o acompanhamento da execução contratual, especialmente no que se refere à prevenção e à identificação de pagamentos decorrentes de quilometragens superestimadas?

Resposta:

“A TCB encontra-se em processo de implementação de um Centro de Controle e Monitoramento Operacional, cujo objetivo é aprimorar os mecanismos de fiscalização da execução contratual, especialmente no que se refere à aferição das quilometragens efetivamente percorridas pelas empresas contratadas.

Esse sistema já está em funcionamento nos contratos decorrentes de cota reservada, havendo previsão de ampliação para os contratos de ampla concorrência



no segundo semestre, de modo a fortalecer os mecanismos de controle e conferir maior precisão aos dados utilizados para fins de medição e pagamento.”

Com base na resposta ao questionamento, apresentam-se recomendações ao final deste Estudo voltadas ao aprimoramento da prestação do serviço.

- Questão 4: Qual metodologia é empregada para aferir a quilometragem efetivamente percorrida e qual o grau de confiabilidade desse mecanismo para assegurar que os pagamentos reflitam dados reais, e não meramente estimativos?

Resposta:

“Para a aferição da quilometragem efetivamente percorrida, são instalados dispositivos de rastreamento AVL (*Automatic Vehicle Location*) nos veículos integrantes da frota operacional.

Esses equipamentos permitem o monitoramento em tempo real dos trajetos realizados, registrando a quilometragem percorrida dentro dos itinerários previamente cadastrados no sistema. O mecanismo também possibilita a identificação de eventuais desvios de rota ou inconsistências operacionais durante a execução do serviço.

Com base nas informações geradas pelo sistema, é possível obter registros precisos da operação, os quais subsidiam o processo de conferência das medições apresentadas pelas contratadas.”

Essa questão também suscitou recomendações ao final deste Estudo.

- Questão 5: No tocante às inconformidades eventualmente identificadas, qual é o procedimento formal adotado para sua verificação, registro e eventual saneamento?

Resposta:

“Nos casos em que o sistema de monitoramento identifica inconsistências ou eventuais anomalias na execução do serviço, é automaticamente gerado relatório específico, o qual é encaminhado à empresa contratada para manifestação.

A contratada dispõe do prazo de até 24 horas para apresentar esclarecimentos ou justificativas acerca da ocorrência apontada. Após o recebimento da resposta, o executor do contrato procede à análise das informações apresentadas.

Caso a justificativa seja considerada procedente, a quilometragem correspondente poderá ser validada. Caso contrário, prevalecerão os dados registrados



pelo sistema de monitoramento, podendo a quilometragem questionada ser desconsiderada para fins de medição e pagamento.”

Os aspectos contemplados nessa questão não carecem de recomendações.

- Questão 6: Existe calendário sistematizado de inspeções diárias, semanais ou mensais nas rotas operadas pelas empresas contratadas? Em caso positivo, há checklist padronizado que oriente a realização dessas diligências?

Resposta:

“A fiscalização operacional dos contratos é realizada pelos executores designados, por meio de verificações realizadas por amostragem.

As diligências concentram-se prioritariamente nos itinerários que, historicamente, apresentam maior incidência de ocorrências operacionais ou demandam acompanhamento mais rigoroso, permitindo direcionar os esforços de fiscalização para os pontos considerados mais sensíveis da operação.”

Com base nos esclarecimentos obtidos, apresentam-se recomendações específicas ao final deste Estudo.

- Questão 7: O referido *checklist* contempla a verificação da compatibilidade da frota com as especificações estabelecidas no termo de referência?

Resposta:

“Existe checklist padronizado destinado à realização de vistorias na frota operacional utilizada na prestação do serviço.

Essas inspeções ocorrem periodicamente, em regra nos meses de janeiro e julho, ocasião em que são verificadas as condições gerais dos veículos, bem como a compatibilidade da frota com as especificações estabelecidas no Termo de Referência e demais documentos contratuais.”

Ressalta-se que a questão também foi considerada entre as recomendações deste Estudo.

- Questão 8: Qual é o fluxo formal de fiscalização contratual, especialmente quanto ao recebimento e à conferência de certidões, às validações administrativas e à subsequente liberação para pagamento?



Resposta:

“A fiscalização documental é realizada mensalmente pelos executores de contrato, no âmbito dos processos administrativos de pagamento.

Nesse procedimento são analisados os documentos exigidos contratualmente, incluindo certidões de regularidade fiscal e trabalhista, bem como demais documentos necessários à comprovação da regular execução contratual, os quais condicionam a autorização para a liquidação e pagamento das despesas correspondentes.”

- Questão 9: Há mecanismos capazes de atestar, com segurança, que o percentual contratualmente exigido de veículos adaptados — fixado em 30% — está sendo integralmente observado?

Resposta:

“Os veículos utilizados na prestação do serviço devem possuir recursos de acessibilidade, incluindo, no mínimo, uma baia destinada ao atendimento de alunos com deficiência.

A verificação dessas condições ocorre durante as vistorias realizadas na frota operacional, ocasião em que se avalia a conformidade dos veículos com as exigências contratuais e com as normas técnicas aplicáveis.”

4.4.3 Aspectos econômico-financeiros

No que concerne aos valores dos contratos analisados, observou-se a existência de diferenças relevantes nos valores por quilômetro rodado pactuados entre os contratos. Ressalta-se que não constituem objeto da análise apresentada neste tópico, em específico, os aspectos próprios dos processos administrativos, dos termos de referência que fundamentaram os editais de licitação, bem como dos procedimentos que culminaram em contratações emergenciais e seus respectivos critérios.

Essas discrepâncias foram identificadas a partir da análise dos instrumentos contratuais disponíveis e dos dados divulgados publicamente. Contudo, não foi possível acessar a totalidade dos processos administrativos que deram origem às licitações ou às contratações realizadas por inexigibilidade ou em caráter emergencial.

Diante dessa limitação, foi novamente oportunizado à TCB apresentar esclarecimentos sobre o critério adotado na formação dos preços. Buscou-se, especialmente, compreender a justificativa técnica e econômica para as diferenças observadas nos valores de quilometragem previstos nos contratos analisados.

Cumprе destacar que a administração pública não deve contratar necessariamente pelo menor preço, mas pela proposta que melhor atenda ao interesse



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

SEGUNDA VICE-PRESIDÊNCIA

Consultoria Técnico-Legislativa de Fiscalização, Controle, Acompanhamento de Políticas e Contas Públicas e Execução Orçamentária



público e às necessidades do serviço. A busca pela economicidade é um dever permanente, porém não pode resultar na fixação de valores incompatíveis com a adequada execução contratual. Da mesma forma, a administração não deve se beneficiar de preços artificialmente baixos que possam comprometer a prestação do serviço ou impor prejuízo indevido ao contratado, sendo necessário preservar o equilíbrio na relação contratual.

- Questão 10: Qual a justificativa técnica e econômica para a significativa discrepância entre os valores por quilômetro rodado verificados nos contratos? Cite-se, a título exemplificativo, o Contrato n. 05/2025, com valor de R\$ 12,71/km, e o Contrato n. 10/2025, no montante de R\$ 26,58/km — diferença superior a 100%, o que demanda fundamentação robusta sob a ótica da economicidade e da vantajosidade para a Administração.

Resposta:

“A discrepância observada nos valores por quilômetro rodado entre os contratos de transporte escolar exemplificados — Contrato n. 05/2025 (R\$ 12,71/km, referente à Região do Recanto das Emas) e Contrato n. 10/2025 (R\$ 26,58/km, referente à Região de Santa Maria) — superior a 100%, encontra justificativa técnica e econômica ancorada no conceito de Percurso Médio Anual (PMA), conforme premissas previamente estabelecidas na análise de gestão de frotas e diluição de custos fixos. Essa fundamentação alinha-se aos princípios de economicidade e vantajosidade para a Administração Pública, nos termos da Lei n. 8.666/1993 (art. 3º) e da Lei n. 14.133/2021 (art. 5º), assegurando que as contratações reflitam a otimização de recursos sem prejuízo à qualidade do serviço educacional.

Justificativa Técnica:

O PMA representa a distância média anual percorrida por veículo, calculada pela divisão da quilometragem total da frota pelo número de veículos, anualizada. Essa métrica influencia diretamente a eficiência operacional, pois itinerários com maior volume de quilômetros (decorrente de mais alunos, rotas extensas e reaproveitamento otimizado de veículos em turnos contrários) permitem uma diluição mais eficaz dos custos fixos e variáveis. Nos contratos analisados:

- Contrato n. 05/2025 (Recanto das Emas): Atende 1.331 alunos, com quilometragem estimada mensal de 55.576 km e frota mínima de 28 ônibus (capacidade de 35 lugares). O PMA implícito por veículo é elevado, aproximadamente 23.818 km/ano (considerando o período contratual de 6



meses, totalizando 333.456 km para a frota). Essa configuração técnica favorece o reaproveitamento de veículos (26 no turno principal + 2 adicionais), reduzindo ociosidade e otimizando trajetos preestabelecidos (conforme Encarte A), o que resulta em maior eficiência logística e menor custo unitário.

- Contrato n. 10/2025 (Santa Maria): Atende 304 alunos, com quilometragem estimada mensal de 5.940 km e frota mínima de 7 ônibus. O PMA implícito por veículo é substancialmente inferior, cerca de 10.183 km/ano (total de 35.640 km em 6 meses). A menor demanda de alunos e itinerários limita o reaproveitamento (6 no turno principal + 1 adicional), elevando a subutilização relativa dos veículos e aumentando a complexidade operacional em rotas mais dispersas ou curtas.

A diferença no PMA — superior a 130% a favor do Contrato n. 05/2025 — decorre de variáveis técnicas como densidade populacional, distribuição geográfica dos alunos e compatibilidade de horários (proibido reaproveitamento no mesmo turno, salvo autorização, conforme cláusula 6.3 do Termo de Referência). Itinerários com PMA reduzido demandam maior alocação de recursos fixos por km rodado, justificando tecnicamente a discrepância para garantir o acesso universal à educação (Lei n. 9.394/1996, art. 4º).

Justificativa Econômica:

- No Contrato n. 05/2025, a maior base de quilômetros (55.576 km/mês) e veículos (28) dilui os custos fixos sobre um volume expressivo, resultando em R\$ 12,71/km — valor abaixo da estimativa inicial de R\$ 16,10/km, obtida via consultas a empresas e licitações públicas (Encarte B), refletindo competição licitatória e economicidade.
- No Contrato n. 10/2025, a menor base (5.940 km/mês) e veículos (7) concentra os custos fixos em menos quilômetros, elevando o valor para R\$ 26,58/km — inferior à estimativa de R\$ 34,51/km, mas ainda superior devido à menor escala. Essa configuração evita desperdícios em frotas superdimensionadas, priorizando a vantajosidade ao adequar o custo à demanda real.

A diferença superior a 100% é vantajosa para a Administração, pois otimiza alocação de recursos: contratações com PMA elevado geram economias de escala, enquanto as com PMA reduzido previnem sobrecontratação ineficiente. As estimativas foram validadas por preços de mercado e certames licitatórios, com possibilidade de ajustes motivados (cláusulas 4.4.4 e 4.4.5), assegurando transparência e conformidade. Caso necessário, auditorias adicionais podem validar os Encartes A e B para confirmar a robustez das premissas.”



- Questão 11: Considerando que, em determinados certames, foram contratadas empresas classificadas em quinta ou sexta colocação, em razão da desclassificação das licitantes originalmente mais bem posicionadas, qual foi o critério objetivo adotado para tais eliminações? Indicar, expressamente, os dispositivos editalícios e os fundamentos técnicos que ampararam as decisões, de modo a demonstrar sua aderência aos princípios da isonomia, da competitividade e da seleção da proposta mais vantajosa.

Resposta:

“Nos certames licitatórios realizados, a análise da aceitabilidade das propostas apresentadas pelas licitantes observa rigorosamente os critérios estabelecidos no item 8 do edital, que dispõe sobre a aceitabilidade da proposta vencedora.

As eventuais desclassificações de licitantes ocorrem quando verificada a não conformidade das propostas com os requisitos técnicos, econômicos ou formais estabelecidos no instrumento convocatório.

Assim, a convocação de licitantes classificadas em posições subsequentes decorre da estrita observância das regras editalícias, assegurando a manutenção dos princípios da legalidade, da isonomia entre os participantes, da competitividade do certame e da seleção da proposta mais vantajosa para a Administração Pública.”

4.5 Aspectos Orçamentários

A Lei Orçamentária Anual (LOA) consigna à SEEDF dotações orçamentárias em programações específicas destinadas à viabilização da oferta suplementar do transporte escolar.

Com a transferência da gestão e da operação do transporte escolar da SEEDF para a TCB, o Decreto Distrital n. 40.385/2020 passou a prever a descentralização de créditos orçamentários da Secretaria para a Empresa Pública, no início de cada exercício, para a consecução das ações relacionadas ao serviço. Essa movimentação implica a transferência da responsabilidade pela execução da despesa, sem alteração da titularidade do crédito.

A Portaria Conjunta n. 03/2020, posteriormente substituída pela Portaria Conjunta n. 21/2024, estabeleceu as atribuições da SEEDF, da Semob e da TCB no âmbito do STCE, reforçando a sistemática de descentralização de créditos orçamentários da SEEDF para a TCB.



A gestão e a operação dos veículos pertencentes à frota própria da SEEDF destinados ao transporte escolar, conhecidos como “amarelinhos”, constituíram exceção à transferência para a TCB, de modo que a Secretaria permaneceu responsável pela execução de parte das despesas. Ressalte-se, contudo, que a doação da frota à empresa pública foi autorizada pelo Decreto Distrital n. 46.010/2024, encontrando-se em andamento a contratação, pela TCB, de empresa especializada para sua gestão e operação, conforme o Pregão Eletrônico n. 90013/2025.

A análise orçamentária compreende o período de 2021 a 2025, em razão da publicação da Portaria Conjunta n. 03/2020 no segundo semestre de 2020 e da suspensão das aulas presenciais naquele ano em decorrência da pandemia da covid-19.

Inicialmente, apresentam-se aspectos teóricos e qualitativos, com vistas a conferir maior clareza à análise. Em seguida, avaliam-se os valores autorizados e executados pela SEEDF e pela TCB, incluindo as alterações orçamentárias ocorridas ao longo dos exercícios, com ênfase nas descentralizações e na abertura de créditos adicionais. Analisa-se, ainda, a origem dos recursos, a natureza das despesas e os mecanismos de contratação. Por fim, procede-se à comparação entre os valores executados na prestação do transporte escolar e aqueles associados ao benefício do PLE.

4.5.1 Apresentação do contexto e configuração orçamentários do STCE

A LOA é o instrumento de planejamento que estima as receitas e fixa as despesas do governo para o exercício seguinte, sendo elaborada no exercício anterior ao da sua vigência. O valor inicialmente aprovado na Lei é chamado de dotação inicial e deve respeitar o princípio do equilíbrio orçamentário, segundo o qual o montante das despesas não deve exceder o das receitas.

No decorrer da execução orçamentária, as programações inicialmente aprovadas podem se mostrar inadequadas ou insuficientemente dotadas para realização dos Programas de Trabalho. Assim, para adequar o planejamento à execução, realizam-se alterações orçamentárias, que podem modificar o saldo de um Programa de Trabalho, como a abertura de créditos adicionais e as descentralizações; ou que não o modificam, como as permutas entre fontes de recursos ou entre elementos de despesa.

Nesse contexto, a despesa autorizada corresponde ao saldo da dotação inicial, acrescido ou reduzido das alterações orçamentárias, deduzidos os valores bloqueados e contingenciados, e limitada pela disponibilidade decorrente das cotas.



A UO corresponde à unidade à qual são consignadas dotações orçamentárias próprias, enquanto a UG é responsável por gerir os recursos orçamentários e financeiros, sejam eles próprios ou descentralizados.

O Decreto Distrital n. 37.427/2016 faz distinção entre UG Concedente (detentora do crédito autorizado na LOA) e UG Executante (responsável pela sua execução). No entanto, para fins deste Estudo, o órgão ou entidade titular do crédito orçamentário é referenciado como UO; e aquele que gere o recurso, como UG.

A dotação orçamentária destinada ao STCE é atribuída à SEEDF na LOA, o que a caracteriza como UO (código 18101) dessa política pública. Como a SEEDF descentraliza apenas parte dos créditos orçamentários para a TCB, ambas atuam como UGs (códigos 160101 e 200201, respectivamente). Ressalta-se que os créditos não empenhados pela TCB devem ser devolvidos conforme prazos e procedimentos previstos para o encerramento do exercício financeiro a que se referem.

Como ambas as unidades não pertencem ao mesmo órgão, trata-se de descentralização externa – também denominada Destaque –, efetivada por meio de Portaria Conjunta publicada no DODF, devendo manter a classificação funcional, a estrutura programática e a natureza da despesa.

Considerando apenas os Programas de Trabalho abrangidos por este Estudo e as informações apresentadas, verifica-se que a dotação inicial destinada ao STCE coincide com a dotação inicial da SEEDF, uma vez que, em todos os casos, essa Secretaria figura como Unidade Orçamentária. No que se refere à TCB, sua despesa autorizada corresponde ao montante de créditos descentralizados pela SEEDF, valor que também se iguala ao valor empenhado pela empresa pública no exercício. Por sua vez, a despesa autorizada da SEEDF corresponde à dotação inicial acrescida das alterações orçamentárias promovidas ao longo do exercício e deduzida dos valores destacados em favor da TCB.

4.5.1.1 Programas de Trabalho

As programações orçamentárias são organizadas em Programas de Trabalho, cuja estrutura compreende Função, Subfunção e Estrutura Programática (Programa, Ação Orçamentária e Subtítulo).

As Funções e Subfunções agregam os gastos públicos por área de ação governamental, sendo a Função o maior nível de agregação e a Subfunção uma partição dessa categoria. A Função está quase sempre relacionada com a competência institucional da entidade. Ressalta-se que é possível combinar Subfunções com



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

SEGUNDA VICE-PRESIDÊNCIA

Consultoria Técnico-Legislativa de Fiscalização, Controle, Acompanhamento de Políticas e Contas Públicas e Execução Orçamentária



Funções diferentes daquelas às quais estão relacionadas na Portaria SOF/ME n. 42/1999.

Os Programas expressam os objetivos do Governo, voltados a solucionar um problema ou atender a uma determinada demanda ou necessidade da sociedade, estabelecendo o vínculo entre a LOA e o PPA. Já as Ações Orçamentárias representam as operações das quais resultam bens ou serviços para a sociedade e contribuem para o atingimento dos objetivos definidos pelos Programas. Os Subtítulos são utilizados para detalhar as Ações Orçamentárias, o que permite maior controle governamental e social sobre a implementação das políticas públicas.

Especificamente em relação ao STCE, a oferta residual e suplementar de transporte escolar para os alunos da Rede Pública de Ensino do DF está estruturada da seguinte forma:

- **Função 12 – Educação;**
- **Subfunção 361, 362, 365, 366 ou 367**, conforme o público-alvo a quem se destina a atuação governamental (ensino fundamental, médio, educação infantil, EJA e educação especial, respectivamente);
- **Programa 6221 – EDUCADF;**
- **Ação 4976 – Transporte de Alunos;**
- **Subtítulos 0002, 9533, 9534, 9535 ou 9357**, conforme o público-alvo a quem se destina a atuação governamental (ensino fundamental, médio, educação infantil, EJA e educação especial, respectivamente).

Considerando que a Função, o Programa e a Ação não variam para a despesa em análise, o **Quadro 8** evidencia os Programas de Trabalho compreendidos neste Estudo, com a respectiva correspondência entre a Subfunção e o Subtítulo para cada etapa de ensino.

Quadro 8 – Programas de Trabalho

Programa de Trabalho	Subfunção	Subtítulo
12.361.6221.4976.0002	361 – Ensino Fundamental	0002 – Transporte de Alunos – Ensino Fundamental
12.362.6221.4976.9534	362 – Ensino Médio	9534 – Transporte de Alunos – Ensino Médio
12.365.6221.4976.9535	365 – Educação Infantil	9535 – Transporte de Alunos – Educação Infantil – Pré-Escola
12.366.6221.4976.9533	366 – Educação de Jovens e Adultos	9533 – Transporte de Alunos – Educação de Jovens e Adultos
12.367.6221.4976.9537	367 – Educação Especial	9537 – Transporte de Alunos – Unidades da Educação Especial

Fonte: elaboração própria, 2025.

Ressalta-se que a Ação 4976 – Transporte de Alunos também compreende o transporte escolar no ensino superior em outros Subtítulos. Assim, o valor total dessa Ação no orçamento pode não coincidir com o valor apresentado neste Estudo.



4.5.1.2 Fontes de recurso

Cada receita apresenta normas específicas de aplicação, que definem quais despesas pode financiar, bem como quais entidades, órgãos ou fundos estão autorizados a utilizá-la. Receitas sujeitas às mesmas regras de aplicação são agrupadas em Fontes ou Destinações de Recursos.

No período analisado, a execução das despesas ocorreu basicamente com recursos ordinários não vinculados do DF e de receitas relacionadas ao Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE). Excepcionalmente em 2022, a Cota-Parte do Fundo de Participação dos Municípios (FPM) – transferência constitucional decorrente do rateio da arrecadação de impostos da União – também compôs o rol das fontes referenciadas quando da abertura de créditos adicionais.

O FNDE é autarquia federal responsável pela execução de políticas educacionais do Ministério da Educação (MEC). **As transferências financeiras do FNDE fundamentaram-se na cota-parte do Salário-Educação, no Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar (PNATE) e no Plano de Ações Articuladas (PAR).**

O **Salário-Educação** é uma contribuição social destinada ao financiamento de programas, projetos e ações voltados para a educação básica pública. As cotas-partes do Salário-Educação são repassadas de forma mensal e automática, em favor dos entes da Federação, na proporção do número de matrículas, sem necessidade de convênio ou outro instrumento similar.

O Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar (**PNATE**) consiste em assistência técnica e financeira, de caráter suplementar, destinada ao transporte de estudantes residentes em áreas rurais. O programa também realiza o acompanhamento e o monitoramento da execução, bem como a análise dos processos de prestação de contas. Os repasses financeiros ocorrem de forma automática, sem necessidade de celebração de convênio ou instrumento congênere.

O **PAR** constitui estratégia de assistência técnica e financeira operacionalizada no Sistema Integrado de Monitoramento, Execução e Controle (SIMEC). Seu fluxo envolve as Etapas Preparatória, de Diagnóstico, de Planejamento, de Execução e Monitoramento e de Prestação de Contas. O Plano é organizado em ciclos de quatro anos e abrange as seguintes dimensões: Gestão Educacional; Formação de Professores e dos Profissionais de Serviço e Apoio Escolar; Práticas Pedagógicas e Avaliação; e Infraestrutura Física e Recursos Pedagógicos. As transferências voluntárias são formalizadas por meio de Termos de Compromisso, que podem prever complementos orçamentários, como a contrapartida do ente subnacional. Podem ainda incluir o Rendimento de Aplicação Financeira (RAF), que decorre dos recursos transferidos enquanto permanecem depositados em conta específica.



4.5.1.3 Orientações relevantes para as programações marcadas como Orçamento da Criança e do Adolescente (OCA)

O marcador OCA sinaliza as despesas voltadas à criança e ao adolescente quando do lançamento da proposta orçamentária e é acionado de forma automática no SIGGO-WEB para as Subfunções compreendidas neste Estudo (361, 362, 365, 366 e 367).

Considerando que a Constituição Federal atribui prioridade à criança, ao adolescente e ao jovem, a LDO do DF estabelece importantes orientações para as despesas classificadas como OCA, conforme a seguir:

- As programações orçamentárias devem assegurar os recursos necessários à execução das políticas e programas destinados à proteção e defesa da criança e do adolescente (previsão ausente na LDO/2023);
- O PLOA deve vir acompanhado de “Demonstrativo das Despesas com a Criança e o Adolescente – OCA”, discriminado por UO e programa de trabalho”;
- Emendas individuais dos Deputados Distritais ao PLOA ou aos projetos que modifiquem a LOA que tratem de ações e serviços públicos destinados à criança e ao adolescente são consideradas de execução obrigatória (previsão constante a partir da LDO/2021);
- As UO que desenvolvem ações voltadas ao atendimento de crianças e de adolescentes devem priorizar a alocação de recursos para essas despesas quando da elaboração de suas propostas orçamentárias;
- As despesas destinadas ao atendimento da criança e do adolescente, inclusive do Fundo dos Direitos da Criança e do Adolescente (FDCA), excluem-se da limitação de empenho e movimentação financeira. Essa limitação ocorre se, ao final do bimestre, a realização da receita demonstrar que não comporta o cumprimento da meta de resultado primário estabelecida na respectiva LDO.

A previsão de garantia de recursos necessários para execução das políticas e programas destinados à proteção e defesa da criança e do adolescente foi vetada em 2023. Como justificativa, alegou-se que as áreas sociais já tinham prioridade no momento da distribuição dos tetos orçamentários e que tal previsão engessaria ainda mais o orçamento, podendo aumentar os gastos do Estado de forma descontrolada. No entanto, tal previsão foi admitida no texto da LDO em 2024.



4.5.2 Relação com os objetivos e prioridades do Governo do DF

O PPA é a peça orçamentária que declara as escolhas do Governo e da sociedade para um período de quatro anos, indicando os meios e orientando taticamente a atuação estatal para a consecução dos objetivos pretendidos. Os Eixos Temáticos, estabelecidos no PEDF, orientam a alocação de recursos, a implementação e a gestão das políticas públicas.

No Eixo Educação, tanto o PPA 2020-2023 quanto o PPA 2024-2027 incluíram a Ação Orçamentária 4976 – Transporte de Alunos entre aquelas necessárias ao alcance do Objetivo “Acesso e Permanência”, voltado a “garantir o acesso e a permanência do estudante do DF a uma educação de qualidade por meio de estratégias que perpassam todas as instâncias administrativas e pedagógicas” (sic).

Um dos papéis primordiais da LDO é assegurar que o orçamento anual esteja alinhado aos Objetivos do PPA. Para tanto, esse instrumento orienta a elaboração da LOA, estabelecendo regras e definindo metas e prioridades para o exercício a que se referem.

Nesse sentido, com exceção da modalidade EJA, os Subtítulos relativos ao transporte escolar foram incluídos nas metas e prioridades definidas na LDO para os exercícios de 2021 a 2025, medidas pelo número de alunos atendidos.

A Mensagem que encaminha o PLOA à CLDF deve demonstrar a compatibilidade das programações constantes do projeto com o Anexo de Metas e Prioridades da LDO. Nesse sentido, a **Tabela 3** apresenta, por exercício, a meta de alunos a serem atendidos constante na LDO e no PLOA, bem como as etapas realizadas por mês transcritas do SAG.

Tabela 3 – Quantidade de alunos atendidos: LDO x PLOA x LOA

Instrumento por ano	Educação Infantil	Ensino Fundamental	Ensino Médio	Educação Especial
Meta LDO 2021	3.867	43.484	8.030	1.907
Meta PLOA 2021	4.712	45.184	8.414	2.001
SAG LOA 2021	jan: 0; fev: 0; mar: 0; abr: 0; mai: 0; jun: 0; jul: 0; ago: 5.216; set: 6.172; out: 5.445; nov: 6.373; dez: 6.093	jan: 0; fev: 0; mar: 0; abr: 0; mai: 0; jun: 0; jul: 0; ago: 34.206; set: 38.103; out: 36.813; nov: 42.094; dez: 36.242	jan: 0; fev: 0; mar: 0; abr: 0; mai: 0; jun: 0; jul: 0; ago: 3.811; set: 4.182; out: 4.525; nov: 5.373; dez: 4.473,	jan: 0; fev: 0; mar: 0; abr: 0; mai: 0; jun: 0; jul: 0; ago: 579; set: 1.558; out: 1.394; nov: 1.648; dez: 1.061
Meta LDO 2022	4.712	45.184	8.414	2.001
Meta PLOA 2022	4.159	44.104	10.666	2.201
SAG LOA 2022	jan: 0; fev: 0; mar: 4.535; abr: 6.959; mai: 7.449; jun: 7.433; jul:	jan: 0; fev: 35.408; mar: 38.793; abr: 46.424; mai:	mar: 5.238; abr: 6.114; mai: 6.638; jun: 5.895; jul: 5.979; ago: 5.744;	mar: 1.752; abr: 1.666; mai: 1.734; jun: 1.780; jul: 1.812; ago: 1.944;

**CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL****SEGUNDA VICE-PRESIDÊNCIA**

Consultoria Técnico-Legislativa de Fiscalização, Controle, Acompanhamento
de Políticas e Contas Públicas e Execução Orçamentária



	7.369; ago: 7.940; set: 7.709; out: 7.900; nov: 7.900; dez: 7.900	47.534; jun: 48.040; jul: 47.734; ago: 49.332; set: 46.280; out: 48.667; nov: 48.667; dez: 48.667	set: 4.479; out: 5.066; nov: 5.066; dez: 5.066	set: 1.790; out: 1.870; nov: 1.870; dez: 1.870
Meta LDO 2023	4.159	44.104	10.666	2.201
Meta PLOA 2023	8.318	88.208	21.332	4.402
SAG LOA 2023	jan: 0; fev: 7.029; mar: 8.412; abr: 8.631; mai: 8.069; jun: 8.599; jul: 8.965; ago: 9.463; set: 8.533; out: 9.806; nov: 9.288; dez: 9.288	jan: 0; fev: 42.242; mar: 49.877; abr: 52.338; mai: 45.960; jun: 48.716; jul: 50.909; ago: 53.534; set: 53.427; out: 64.090; nov: 54.321; dez: 54.321	mar: 5.594; abr: 5.531; mai: 4.547; jun: 5.054; jul: 5.309; ago: 5.346; set: 5.315; out: 5.561; nov: 5.164; dez: 5.164	mar: 1.935; abr: 1.875; mai: 1.786; jun: 2.140; jul: 1.947; ago: 1.891; set: 1.681; out: 1.894; nov: 1.895; dez: 1.895
Meta LDO 2024	8.318	45.960	4.547	1.786
Meta PLOA 2024	8.069	45.960	4.547	1.786
SAG LOA 2024	jan: 0; fev: 6.547; mar: 7.044; abr: 8.024; mai: 8.648; jun: 8.853; jul: 8.186; ago: 8.336; set: 8.022; out: 7.782; nov: 9.955; dez: 7.903	jan: 0; fev: 44.133; mar: 50.440; abr: 53.280; mai: 61.619; jun: 58.826; jul: 52.261; ago: 52.261; set: 58.021; out: 47.150; nov: 68.116; dez: 51.319	jan: 0; fev: 5.346; mar: 5.642; abr: 5.908; mai: 5.377; jun: 6.263; jul: 5.068; ago: 6.272; set: 5.550; out: 4.852; nov: 6.674; dez: 5.497	jan: 0; fev: 1.881; mar: 1.851; abr: 1.923; mai: 2.041; jun: 2.205; jul: 1.917; ago: 1.856; set: 2.351; out: 1.870; nov: 1.954; dez: 1.898
Meta LDO 2025	8.069	45.960	4.547	1.786
Meta PLOA 2025	1.189	7.623	187	1.667
SAG LOA 2025	jan: 0; fev: 7.679; mar: 8.063; abr: 9.325; mai: 9.508; jun: 8.686; jul: 8.470; ago: 7.905; set: 9.120; out: 9.322; nov: 9.132; dez: 9.084	jan: 0; fev: 44.254; mar: 55.009; abr: 53.699; mai: 64.346; jun: 54.586; jul: 53.252; ago: 46.986; set: 52.791; out: 52.615; nov: 51.778; dez: 44.230	jan: 0; fev: 4.581; mar: 4.503; abr: 6057; mai: 5.964; jun: 5.031; jul: 4.939; ago: 4.857; set: 5.233; out: 5.294; nov: 4417; dez: 4313	jan: 0; fev: 1.863; mar: 1.875; abr: 1.892; mai: 2.205; jun: 2.197; jul: 2.205; ago: 1.846; set: 2.192; out: 2.084; nov: 2.117; dez: 1.969

Fonte: elaboração própria, 2026.



As quantidades definidas na LDO de 2021 coincidiram com as estabelecidas na LDO de 2020, enquanto as de 2022 e de 2023 reproduziram aquelas especificadas no PLOA do exercício imediatamente anterior. Em 2023, a meta estabelecida no PLOA foi o dobro da definida na LDO do mesmo ano; em 2024, ambas coincidiram. Já em 2025, as quantidades indicadas no PLOA foram significativamente inferiores às da respectiva LDO – exceto para a Educação Especial, que foi ligeiramente menor –, sendo, inclusive, menores que às estabelecidas nas LDO de exercícios anteriores.

Para fins de verificação do cumprimento das metas estabelecidas no PLOA a partir dos quantitativos informados no SAG, destaca-se que o início do ano letivo em 2021 ocorreu apenas em 8 de março; nos demais anos, ocorreu em fevereiro (entre o dia 10 e o 19). O recesso escolar ocorreu em meados de julho em todos os anos, e o fim do ano letivo ocorreu entre os dias 18 e 22 de dezembro.

Comparando-se a quantidade mensal de alunos atendidos registrada no SAG com as metas estabelecidas no respectivo PLOA e desconsiderando-se os meses de janeiro para todos os anos, bem como o de fevereiro para 2021, verifica-se:

- Educação infantil: em 2021, cumprimento a partir de agosto (50% dos meses); em 2022, cumprimento a partir de março (91% dos meses); em 2023, cumprimento em março e abril a partir de junho (82% dos meses); em 2024, cumprimento de maio a agosto e em novembro (45% dos meses); em 2025, cumprimento integral da meta;
- Ensino fundamental: não cumprimento em mês algum de 2021 e 2023; em 2022, cumprimento a partir de abril (82% dos meses); em 2024, cumprimento a partir de março (91% dos meses); em 2025, cumprimento integral da meta;
- Ensino médio e educação especial: não cumprimento em nenhum mês entre 2021 e 2023; e cumprimento integral em 2024 e 2025.

Diante do exposto, de modo geral, uma vez atendida a meta, os meses seguintes do respectivo exercício continuam cumprindo os valores fixados, com exceção da educação infantil em maio de 2023 e em setembro, outubro e dezembro de 2024.

A compatibilidade entre as metas do PLOA e da LDO, baseada nas Mensagens que encaminharam o PLOA à CLDF, é apresentada no **Gráfico 24**.



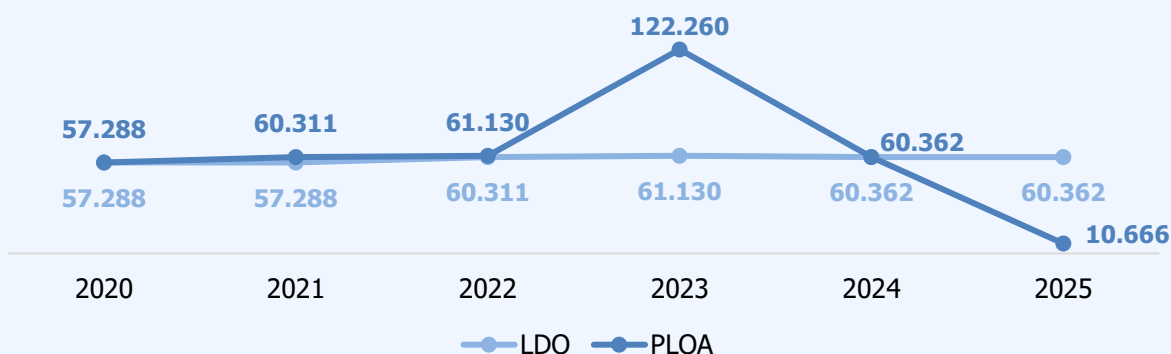
CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

SEGUNDA VICE-PRESIDÊNCIA

Consultoria Técnico-Legislativa de Fiscalização, Controle, Acompanhamento de Políticas e Contas Públicas e Execução Orçamentária



Gráfico 24 – Somatório das prioridades por peça orçamentária



Fonte: elaboração própria, 2025.

Até 2024, as metas fixadas no PLOA permaneceram em patamar equivalente ou superior ao previsto nas respectivas LDOs. Contudo, no PLOA de 2025, observa-se redução expressiva das quantidades estabelecidas, que passaram a corresponder a menos de um quinto daquelas consignadas na respectiva LDO.

4.5.3 Planejamento e execução do orçamento destinado ao STCE

4.5.3.1 Orçamento inicial, alterações orçamentárias e orçamento autorizado

A **Tabela 4** apresenta os montantes orçamentários destinados ao STCE por etapa de ensino. Para facilitar a interpretação, destacam-se as seguintes considerações:

- A etapa de ensino (1ª coluna) se fundamenta no Subtítulo compreendido na estrutura programática;
- O orçamento inicial (2ª coluna) equivale ao valor da dotação inicial consignada à SEEDF para as programações relativas ao transporte escolar;
- As suplementações (3ª coluna) representam os reforços de dotação decorrentes da abertura de créditos adicionais suplementares em cada Programa de Trabalho;
- Os cancelamentos (4ª coluna) representam as reduções de dotação utilizadas para reforçar outras programações, não necessariamente relacionadas ao STCE. Como exemplos, citam-se os cancelamentos para manutenção de vias no DF pela Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil (NOVACAP), para atendimento de despesas com o Bolsa Alimentação e com o Cartão Material Escolar, bem como para manutenção do ensino (como pagamento a terceirizados);



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

SEGUNDA VICE-PRESIDÊNCIA

Consultoria Técnico-Legislativa de Fiscalização, Controle, Acompanhamento de Políticas e Contas Públicas e Execução Orçamentária



- O orçamento autorizado (5ª coluna) equivale ao somatório da despesa autorizada para a SEEDF e para a TCB.

Tabela 4 – Orçamento destinado à oferta suplementar de transporte escolar

R\$ mil

Etapa	Orçamento inicial	Suplementações	Cancelamentos	Orçamento autorizado
Pré-Escola	8.022,8	5.000,0	-7.504,2	5.518,5
Ensino Fundamental	90.049,3	18.841,0	-43.920,9	64.969,4
Ensino Médio	16.554,3	5.000,0	-11.742,2	9.812,2
EJA	3.222,3	0,0	-2.272,0	950,2
Educação Especial	3.944,9	5.000,00	-8.065,8	879,2
Total em 2021	121.793,6	33.841,0	-73.505,1	82.129,5
Pré-Escola	8.900,1	4.277,0	0,0	13.177,0
Ensino Fundamental	92.612,0	37.038,1	0,0	129.650,1
Ensino Médio	22.110,0	3.436,1	0,0	25.546,0
EJA	2.946,5	717,8	0,0	3.664,2
Educação Especial	4.600,7	621,1	0,0	5.221,7
Total em 2022	131.169,2	46.089,9	0,0	177.259,1
Pré-Escola	8.247,5	19.217,8	0,0	27.465,3
Ensino Fundamental	85.899,6	115.386,0	0,0	201.285,6
Ensino Médio	20.205,3	12.682,0	0,0	32.887,3
EJA	2.737,2	2.818,2	0,0	5.555,4
Educação Especial	4.276,4	4.481,4	0,0	8.757,8
Total em 2023	121.366,0	154.585,4	0,0	275.951,4
Pré-Escola	14.778,3	27.000,0	-3.354,2	38.424,2
Ensino Fundamental	91.071,3	167.409,4	0,0	258.480,7
Ensino Médio	9.819,2	24.000,0	-7.000,0	26.819,9
EJA	2.411,1	8.000,0	-1.586,5	8.824,6
Educação Especial	3.401,5	9.600,0	0,0	13.001,5
Total em 2024	121.481,5	236.009,4	-11.940,7	345.550,2
Pré-Escola	19.028,3	13.457,4	0,0	32.485,7
Ensino Fundamental	122.983,8	123.109,9	-9.000,0	237.093,7
Ensino Médio	12.796,8	19.549,0	0,0	32.345,7
EJA	3.061,2	1.820,4	0,0	4.881,5
Educação Especial	4.407,4	5.038,6	0,0	9.446,0
Total em 2025	162.277,5	162.975,2	-9.000,00	316.252,7

Fonte: elaboração própria, 2026.

O orçamento inicial foi superior ao autorizado apenas em 2021. A partir de 2022, o valor autorizado foi pelo menos 35% superior ao inicial. A maior variação percentual e monetária entre ambos ocorreu em 2024, quando o orçamento autorizado foi quase o triplo do inicial (2,8 vezes).



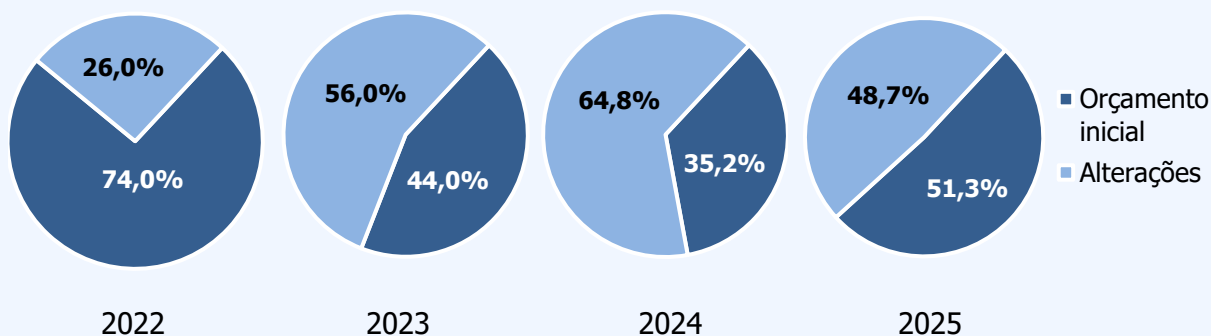
O orçamento inicial mostra-se recorrentemente insuficiente para financiar a implementação desta política pública, o que demanda ajustes expressivos ao longo dos exercícios. Essa situação evidencia fragilidades no planejamento orçamentário, instrumento essencial para garantir a eficiência na gestão dos recursos públicos.

A maior dotação inicial ocorreu na LOA de 2025 (R\$ 162,3 milhões). Não obstante, esse valor foi inferior à despesa autorizada, o que tem ocorrido desde 2022. A despesa autorizada em 2024 (R\$ 345,6 milhões) foi a maior do período; no entanto, a dotação inicial do exercício seguinte, embora a maior do período analisado, não representou metade desse valor.

Quanto às etapas de ensino, o ensino fundamental representou mais de 70% da despesa autorizada em todos os anos. Até 2023, o ensino médio ocupava a segunda posição, sendo substituído pela educação infantil a partir de 2024. Em todo o intervalo analisado, o menor orçamento autorizado correspondeu à EJA, seguido pela educação especial, sendo que as maiores participações no orçamento ocorreram em 2024 (2,6% e 3,8%, respectivamente).

No **Gráfico 25**, compararam-se os valores consignados inicialmente em cada exercício com aqueles autorizados após realizadas as alterações orçamentárias. Ressalta-se que não foi incluído o exercício de 2021, em razão de a despesa autorizada ter sido inferior à dotação inicial.

Gráfico 25 – Composição do orçamento autorizado: dotação inicial x alterações



Fonte: elaboração própria, 2026.

Conforme mencionado, nota-se que foram necessários reforços de dotação expressivos ao longo dos exercícios, especialmente a partir de 2023, com destaque para 2024, quando o orçamento inicial correspondeu a 35,2% do autorizado. O **Gráfico 26** apresenta a trajetória do orçamento autorizado por etapa de ensino, evidenciando a predominância do ensino fundamental.



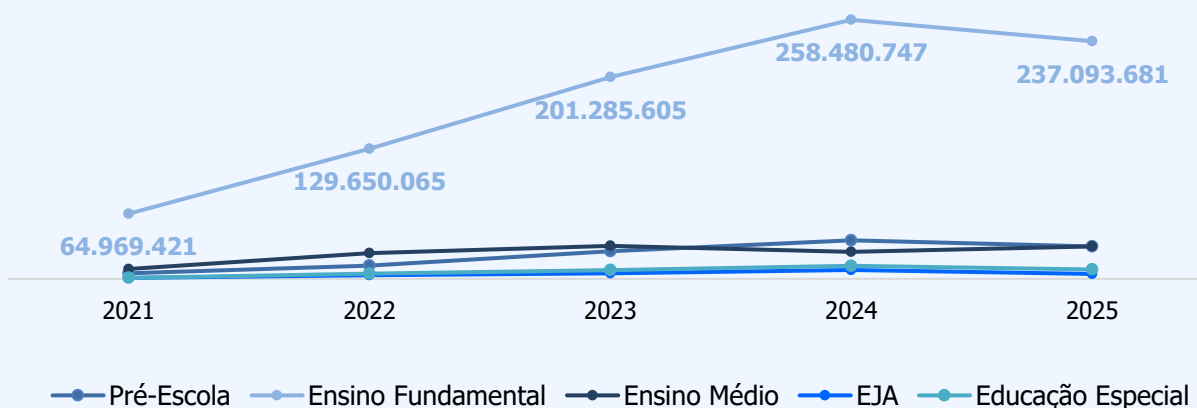
CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

SEGUNDA VICE-PRESIDÊNCIA

Consultoria Técnico-Legislativa de Fiscalização, Controle, Acompanhamento de Políticas e Contas Públicas e Execução Orçamentária



Gráfico 26 – Orçamento autorizado por etapa de ensino



Fonte: elaboração própria, 2026.

Os reforços de dotação orçamentária ocorridos no âmbito do STCE foram provenientes de excesso de arrecadação (ingressos no próprio exercício, inclusive de convênios), superávit financeiro (incorporações no exercício vigente de recursos ingressados no exercício anterior) e anulação de dotação (cancelamento parcial ou total de outras programações como fonte). As suplementações referentes ao transporte escolar realizadas entre 2021 e 2025 estão detalhadas na **Tabela 5**.

Tabela 5 – Detalhamento das suplementações conforme a origem

Fonte	2021	2022	2023	2024	2025
Excesso de arrecadação	8.170.629	15.000.196	3.870.594	165.392.157	7.133.988
Superávit financeiro	442.163	2.454.056	97.364	43.681.907	9.056.568
Anulação de dotação	25.228.220	28.635.641	150.617.432	26.935.363	146.784.646
Total	33.841.012	46.089.893	154.585.390	236.009.427	162.975.202

Fonte: elaboração própria, 2026.

Quanto ao excesso de arrecadação, destaca-se que houve o ingresso de R\$ 15,3 milhões decorrentes de transferências do FNDE no âmbito do PAR com vistas à aquisição de ônibus escolares. A cota-parte do FPM gerou a incorporação de R\$ 15,0 milhões ao orçamento em 2022. Ressalta-se, contudo, que mais de 80% dos ingressos decorrentes de excesso de arrecadação tiveram origem em recursos ordinários não vinculados do DF.

Em relação ao superávit financeiro, destaca-se que R\$ 48,0 milhões foram incorporados ao orçamento do DF, entre 2024 e 2025, provenientes da cota-parte da contribuição do Salário-Educação. Ainda, R\$ 7,1 milhões foram suplementados a partir do PNATE, culminando em superávit financeiro no período de 2022 a 2025.



4.5.3.2 Descentralizações da SEEDF para a TCB

Em janeiro de 2021, foram descentralizados R\$ 100,6 milhões para a TCB, sem novos acréscimos ao orçamento da Empresa Pública ao longo do exercício. A partir de agosto, ocorreram apenas devoluções pela TCB ou estornos pela SEEDF, que totalizaram R\$ 56,4 milhões. Ressalta-se a atipicidade do ano de 2021 no período analisado, pois apenas nesse ano o orçamento autorizado foi inferior ao inicial (R\$ 73,5 milhões cancelados frente a R\$ 33,8 suplementados no orçamento da Secretaria).

A partir de 2022, as descentralizações passaram a ser consideravelmente mais fragmentadas, culminando em solicitações recorrentes de movimentação financeira pela TCB ao longo dos exercícios. Os valores destacados por mês, a partir de 2022, constam na **Tabela 6** e não consideram as devoluções da TCB para a SEEDF, que foram de R\$ 0,02 em 2022, R\$ 4,7 milhões em 2023 e R\$ 297,1 mil em 2024. Em 2025, não houve devolução de recursos.

Tabela 6 – Descentralizações da SEEDF para a TCB

Mês	2022	2023	2024	2025
Janeiro	0,00	6.769.762,00	0,00	0,00
Fevereiro	45.003.109,00	56.000.000,00	103.214.547,57	141.850.563,88
Maio	0,00	0,00	0,00	4.054.306,97
Junho	0,00	41.092.498,00	5.965.138,24	0,00
Julho	9.727.320,27	0,00	160.000.000,00	0,00
Agosto	3.561.628,00	15.000.000,00	388.556,52	25.475.805,00
Setembro	13.300.000,00	45.000.000,00	0,00	13.000.000,00
Outubro	14.000.000,00	27.148.889,00	0,00	28.821.716,00
Novembro	12.038.021,83	24.352.822,00	0,00	5.000.000,00
Dezembro	3.900.950,55	0,00	17.049.503,83	51.237.467,00
Total	101.531.029,65	215.363.971,00	286.617.746,16	269.439.858,85

Fonte: elaboração própria, 2026.

Inicialmente, contata-se que o valor descentralizado mais que dobrou nos demais anos em relação a 2022. Além disso, diferentemente do que ocorrera em 2021, os créditos transferidos pela SEEDF para a TCB no primeiro bimestre de cada ano representaram, entre 2022 e 2025, respectivamente, 44,3%, 29,1%, 36,0% e 52,6% do total descentralizado. Em 2024, foram transferidos R\$ 17,0 milhões no dia 30 de dezembro, decorrentes da abertura de crédito adicional por anulação ocorrida no final desse mês; em 2025, 19,0% do valor total destacado no ano foi registrado apenas em dezembro.

Quando analisados os reforços decorrentes da abertura de créditos adicionais – desconsiderados os valores cancelados utilizados como fonte de recursos para acréscimos de outras programações –, verifica-se que aqueles abertos no segundo



semestre de cada ano representaram: 94,7% em 2022; 72,9% em 2023; 79,1% em 2024; e 96,0% em 2025.

Esse histórico mostra-se coerente com a fragilidade já apontada no planejamento orçamentário referente aos valores consignados para o transporte escolar, reforçando a necessidade de maior adequação da reserva orçamentária destinada a essa política pública no processo de elaboração do orçamento anual.

4.5.3.2.1 Insuficiência orçamentária da TCB em 2025

Com o objetivo de evidenciar a insuficiência orçamentária, analisa-se a programação destinada à realização do serviço de transporte escolar referente a 2025, fundamentada no Processo SEI 00095-00000049/2025-62.

Em janeiro de 2025, a TCB estimou que o total das despesas com os serviços de transporte escolar no ano seria de R\$ 403.411.982,19, conforme Ofício n. 127/2025 – TCB/PRES. Esse montante incluía despesas com a frota terceirizada (R\$ 365.664.427,25), com os “amarelinhos” (R\$ 31.426.909,40) e com tecnologia da informação (R\$ 6.320.645,54). No entanto, ao final de janeiro, o orçamento disponível da SEEDF para execução do STCE era de R\$ 156.850.563,88, valor consideravelmente menor em relação ao estimado pela TCB.

Até que o processo de licitação da TCB para os “amarelinhos” não fosse concluído, a despesa com estes veículos continuaria sendo da SEEDF. Assim, como não havia previsão para sua conclusão, a SEEDF diminuiu de seu orçamento disponível para o STCE o gasto estimado com estes veículos e transferiu o restante para a Empresa Pública no começo de fevereiro (R\$ 141.850.563,88).

Em março de 2025, a TCB solicitou nova descentralização à SEEDF para cobertura de despesas de 2024 não inscritas em restos a pagar não processados (RPNP), nos termos do Memorando n. 1/2025 – TCB/PRES/DAF/GEFIN (Processo SEI 00095-00000449/2025-78). Assim, em maio de 2025, a SEEDF destacou R\$ 4.054.306,97 adicionais para a Empresa Pública.

Em 17 de junho de 2025, por meio do Ofício n. 606/2025 – TCB/PRES, a TCB ratificou a necessidade de reforço orçamentário para execução do STCE, solicitando descentralização complementar de R\$ 230.326.131,47 para adequar os recursos ao custo estimado do serviço no ano. Destaca-se que a TCB finalizou o mês de junho com apenas R\$ 1.463.629,18 disponíveis para empenho.

Diante da insuficiência orçamentária, em 25 de junho de 2025, a SEEDF solicitou à Secretaria de Estado de Economia do Distrito Federal (SEEC) suplementação orçamentária correspondente ao valor demandado pela TCB, por meio do Ofício n. 158/2025 – SEE/SUAG/UCOF/DICOF, sem indicação da fonte de financiamento.



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

SEGUNDA VICE-PRESIDÊNCIA

Consultoria Técnico-Legislativa de Fiscalização, Controle, Acompanhamento de Políticas e Contas Públicas e Execução Orçamentária



Em 27 de junho de 2025, por meio do Ofício n. 645/2025 – TCB/PRES, a TCB solicitou à SEEDF nova descentralização (R\$ 68.015.769,72), sob a justificativa de que, embora prontos, os editais para a contratação do serviço nas regiões de Itapoã, Recanto das Emas e São Sebastião, bem como para o certame relativo aos “amarelinhos”, encontravam-se pendentes de disponibilidade orçamentária, inviabilizando as contratações.

Ao final de junho, havia R\$ 5.688.350,00 disponíveis à SEEDF para o transporte escolar. A insuficiência orçamentária foi agravada pelo contingenciamento de R\$ 26.068.026 do orçamento da SEEDF, reflexo do Decreto Distrital n. 47.386/2025, que determinou medidas de racionalização de despesas públicas para o DF. Não obstante, mesmo sem a disponibilidade orçamentária necessária, em 4 de julho de 2025, a Subsecretaria de Administração Geral (SUAG) informou que garantiria a existência de dotação orçamentária suficiente para viabilizar os procedimentos licitatórios em andamento, por meio do Ofício n. 667/2025 – SEE/SUAG. Assim, foram publicados, no DODF n. 125, de 8 de julho de 2025, avisos de licitação comunicando a reabertura dos Pregões Eletrônicos pelo Sistema de Registro de Preços (SRP), referentes aos Pregões n. 90002/2025 (Recanto das Emas), n. 90003/2025 (São Sebastião) e n. 90005/2025 (Itapoã). Contudo, diante da necessidade de assegurar a continuidade da prestação do serviço e do tempo requerido para a conclusão dos certames, concomitantemente, foram celebrados em agosto contratos emergenciais para as regiões objeto dos Pregões Eletrônicos em curso (Contratos n. 19/2025, n. 18/2025 e n. 17/2025, respectivamente).

Ademais, destaca-se que a formalização contratual decorrente do Pregão n. 90003/2025 ocorreu em outubro de 2025 (Contratos n. 23/2025 e 24/2025). Já a decorrente do Pregão n. 90005/2025 ocorreu em novembro de 2025 (Contrato n. 25/2025). Ao passo que a decorrente do Pregão 90002/2025, apenas em fevereiro de 2026 (Contrato n. 04/2026).

Ainda sem receber novos destaques além dos dois mencionados, em 28 de julho de 2025, a TCB comunicou, por meio do Ofício n. 741/2025 – TCB/PRES, que o Tribunal de Contas do Distrito Federal (TCDF) havia autorizado a adjudicação e contratação da empresa vencedora do Pregão Eletrônico n. 90014/2024 (Samambaia). Considerando ainda os outros processos licitatórios em andamento, a TCB solicitou descentralização de R\$ 71.624.777,27.

Diante do contingenciamento existente à época, que afetava diversos órgãos do DF, e da escassez orçamentária, em 30 de julho de 2025, a TCB informou, no Ofício n. 746/2025 – TCB/PRES, que eram necessários R\$ 14.718.798,34 para celebrar os contratos em andamento (Samambaia, Recanto das Emas, São Sebastião e Itapoã) e finalizar os pagamentos relativos a junho de 2025.

Em agosto de 2025, a SEEDF abriu crédito suplementar no valor de R\$ 25.475.805,00, proveniente da anulação de dotações antes consignadas para o



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

SEGUNDA VICE-PRESIDÊNCIA

Consultoria Técnico-Legislativa de Fiscalização, Controle, Acompanhamento de Políticas e Contas Públicas e Execução Orçamentária



cartão material escolar, alimentação escolar e assistência ao estudante. Nesse contexto, todo esse montante foi transferido para a TCB ainda em agosto.

Diante da falta de transferências de créditos orçamentários para a TCB, a Empresa Pública procedeu diversos cancelamentos de saldos de notas de empenho referentes a contratos vigentes para liberação de saldo orçamentário, especialmente em meados de junho e julho. Houve, inclusive, cancelamento integral dos saldos empenhados referentes aos Contratos n. 15/2025, 17/2025 e 18/2025. Ressalta-se que a Lei Federal n. 4.320/1964 veda a realização de despesa sem prévio empenho.

4.5.3.3 Realização da despesa

Os valores executados pela SEEDF e pela TCB estão dispostos na **Tabela 7** A despesa realizada equivale aos valores liquidados, incluindo a liquidação daqueles inscritos em RPNP no exercício anterior.

Destaca-se que a despesa executada pela SEEDF em 2025 pode aumentar após a realização deste Estudo, pois somente foram considerados os valores liquidados até fevereiro de 2026, ainda restando R\$ 2.036.840,99 inscritos em RPNP em 2025 e ainda não liquidados ou cancelados em 2026.

Tabela 7 – Execução da despesa pela SEEDF e pela TCB

UG	Orçamento autorizado (A)	% de A por ano	Despesa executada (B)	% de B por ano	% executado (A/B)
2021	82.129.544,00	100,0%	74.900.177,20	100,0%	91,2%
SEEDF	37.876.214,72	46,1%	33.104.392,00	44,2%	87,4%
TCB	44.253.329,28	53,9%	41.795.785,20	55,8%	94,4%
2022	177.259.091,67	100,0%	173.004.311,90	100,0%	97,6%
SEEDF	75.728.062,04	42,7%	71.473.282,27	41,3%	94,4%
TCB	101.531.029,63	57,3%	101.531.029,63	58,7%	100,0%
2023	275.951.365,00	100,0%	259.272.327,60	100,0%	94,0%
SEEDF	65.260.082,91	23,6%	51.083.789,47	19,7%	78,3%
TCB	210.691.282,09	76,4%	208.188.538,13	80,3%	98,8%
2024	345.550.205,00	100,0%	328.184.435,16	100,0%	95,0%
SEEDF	59.229.543,92	17,1%	47.253.246,96	14,4%	79,8%
TCB	286.320.661,08	82,9%	280.931.188,20	85,6%	98,1%
2025	316.252.680,00	100,0%	308.767.836,67	100,0%	97,6%
SEEDF	46.812.821,15	14,8%	39.327.977,82	12,7%	84,0%
TCB	269.439.858,85	85,2%	269.439.858,85	87,3%	100,0%

Fonte: elaboração própria, 2026.

Percebe-se que a despesa autorizada e a executada mais que dobraram de 2021 para 2022. Também houve aumento de 2022 para 2023 (55,7% e 49,9%, respectivamente) e de 2023 para 2024 (25,2% e 26,6%, respectivamente). No



entanto, em 2025, ambos os valores sofreram redução (variação negativa de 8,5% e 5,9%, respectivamente).

Além disso, percebe-se que a participação da TCB na execução da despesa supera 80% desde 2023. O percentual de execução da SEEDF, ou seja, a proporção entre o valor empenhado e o autorizado, ficou entre 78,3% e 94,4% no período analisado.

4.5.3.4 Inscrição em restos a pagar não processados (RPNP) e posterior cancelamento e Despesa de Exercícios Anteriores (DEA)

A participação da SEEDF no empenho anual de 2021 a 2025 relativo ao STCE, desconsiderado o cancelamento em exercício seguinte dos RPNP inscritos, foi decrescente (44%, 42%, 21%, 17% e 13%, respectivamente). Ainda assim, desde 2022, a Secretaria inscreveu maior parcela de seus valores empenhados por ano em RPNP do que a TCB. Além disso, o órgão cancelou maior fração dos valores anualmente inscritos em RPNP.

Com exceção de 2022, os valores inscritos pela SEEDF em RPNP totalizaram mais de 10% dos valores empenhados no exercício, ultrapassando um quarto do valor empenhado em 2024. Desconsiderando 2025, em razão de ainda existirem RPNP a liquidar em março de 2026, a SEEDF cancelou ao menos 60% dos valores inscritos em RPNP a partir de 2022.

Por outro lado, desde 2022, a TCB inscreveu em RPNP menos de 10% do empenho anual. Os percentuais de cancelamento foram de 36,8% em 2021, 22,0% em 2023 e 19,0% em 2024. Esses valores detalhados constam na **Tabela 8**, e os montantes inscritos em RPNP, no **Gráfico 27**, em milhares de reais. Destaca-se que a TCB recebeu R\$ 17,1 milhões da SEEDF em 30 de dezembro de 2024, o que justifica o maior percentual inscrito em RPNP quando comparado com 2022, 2023 e 2025.

No último ano, a SEEDF inscreveu em RPNP montante significativamente superior ao inscrito pela TCB, tendo empenhado apenas 13% do total de 2025.

Tabela 8 – RPNP: Inscrição e cancelamento

Unidade Gestora		2021	2022	2023	2024	2025*
SEEDF	% inscrito em RPNP do total empenhado pela UG	17,3%	5,3%	12,4%	25,5%	11,8%
	% cancelado do RPNP inscrito pela UG	30,1%	71,6%	60,1%	69,3%	0,0%
TCB	% inscrito em RPNP do total empenhado pela UG	15,1%	0,5%	5,4%	9,9%	0,3%
	% cancelado do RPNP inscrito pela UG	36,8%	0,0%	22,0%	19,0%	0,0%

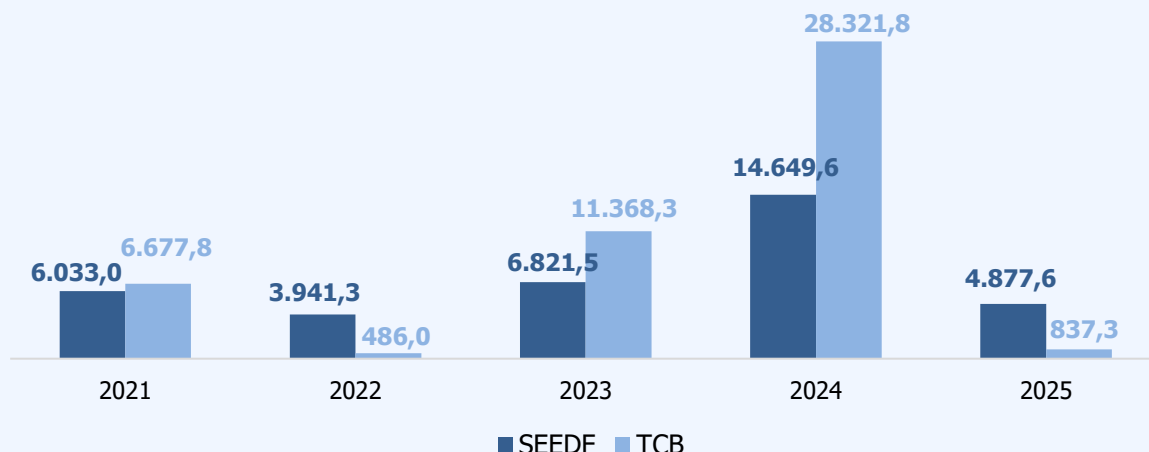
*Considera apenas janeiro e fevereiro de 2026.

Fonte: elaboração própria, 2026.



Gráfico 27 – Valores inscritos em RPNP

R\$ mil



Fonte: elaboração própria, 2026.

Quanto às Despesas de Exercícios Anteriores (DEA), a SEEDF não realizou empenhos nessa classificação desde 2024. Além de o maior percentual de RPNP ter sido cancelado em 2022 (71,6%), também foi o ano em que ocorreu maior empenho de DEA (R\$ 15,9 milhões). A TCB não empenhou DEA em 2021 e 2022. O maior valor de DEA executado ocorreu em 2023 (R\$ 6,8 milhões), seguido por 2025 (R\$ 4,1 milhões).

Ressalta-se que os valores empenhados como DEA costumam decorrer de repactuações nos contratos celebrados, o que justifica o fato de a SEEDF não ter empenhado DEA em 2024 e 2025, já que não firma contratos para a gestão do transporte escolar de sua frota própria desde 2021, mantendo apenas vigente o contrato relativo ao transporte escolar em São Sebastião em 2024 (65/2019).

4.5.3.5 Natureza da despesa

O valor inicialmente fixado para o STCE na LOA dos exercícios analisados contemplou apenas despesas orçamentárias decorrentes da prestação de serviços por pessoas jurídicas (339039), não incluindo as relativas aos Serviços de Tecnologia da Informação e Comunicação (TIC).

No entanto, as alterações orçamentárias permitiram a realização de despesas de outras naturezas: aquisição de equipamento e material permanente (449052); indenizações, restituições e ressarcimentos (339093); despesas referentes a exercícios anteriores (339092); e despesas com TIC (339040).



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

SEGUNDA VICE-PRESIDÊNCIA

Consultoria Técnico-Legislativa de Fiscalização, Controle, Acompanhamento de Políticas e Contas Públicas e Execução Orçamentária



As subseções a seguir detalham as despesas com a aquisição de ônibus escolares pela SEEDF, as despesas com TIC pela TCB e as despesas sem cobertura contratual pagas como indenizatórias pela SEEDF.

4.5.3.5.1 Aquisição de ônibus escolares – natureza da despesa: 449052

Entre 2021 e 2025, a SEEDF, no âmbito do PAR, adquiriu 46 ônibus para o transporte escolar, sendo 30 em 2021 e 16 em 2025, totalizando aproximadamente R\$ 16,0 milhões. Desse valor, a maior parte decorreu de transferências do FNDE (R\$ 15,3 milhões). O restante foi financiado por recursos ordinários não vinculados do DF (R\$ 421,6 mil) e por rendimentos de aplicações financeiras provenientes de valores transferidos pelo FNDE mantidos em conta específica da aplicação (R\$ 253,4 mil). Esses valores estão detalhados na **Tabela 9**.

Tabela 9 – Aquisição de ônibus escolares

Exercício	PAR	Contrato	Quantidade	Valor unitário	Fonte
2021	201304511	66/2020	1 ônibus	293.000,00	Contrapartida do DF: R\$ 39.569,67 RAF: R\$ 253.430,33
	202000117-4	23/2020	1 ônibus	193.632,00	Transferências do FNDE: R\$ 193.632,00
	201900499-4	51/2020	12 ônibus	274.000,00	Transferências do FNDE: R\$ 5.925.000,00
			9 ônibus	293.000,00	
	201900938-4	52/2020	7 ônibus	293.000,00	Transferências do FNDE: R\$ 2.051.000,00
Total em 2021: R\$ 8.462.632,00					
2025	952571-4	90/2024	12 ônibus	469.499,00	Contrapartida do DF: 241.831,00 Transferências do FNDE: 5.392.157,00
	972639-4	163/2025	3 ônibus	421.971,65	Contrapartida do DF: 35.547,56 Diferença decorrente do apostilamento financiada com recursos do DF: R\$ 104.687,56
		167/2025	1 ônibus	616.150,61	Transferências do FNDE: 1.741.830,44
	Total em 2025: R\$ 7.516.053,56				

Fonte: elaboração própria, 2026.

Em 2024, empenharam-se R\$ 5.633.988,00 (R\$ 5.392.157,00 com origem nos recursos do FNDE e R\$ 241.831,00, nos recursos ordinários do DF) relativos ao Termo de Compromisso de Emendas 952571-4. No entanto, o recebimento definitivo dos 12 ônibus foi atestado apenas em 8 de maio de 2025. Dessa forma, estes valores empenhados e inscritos em RPNP em 2024 foram cancelados em 2025, e novo empenho foi emitido para essa despesa em 2025.

**CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL****SEGUNDA VICE-PRESIDÊNCIA**

Consultoria Técnico-Legislativa de Fiscalização, Controle, Acompanhamento de Políticas e Contas Públicas e Execução Orçamentária



A diferença decorrente de apostilamento evidenciada em 2025 refere-se a R\$ 70.414,95 do item "Ônibus rural escolar – ORE 2 – mecânico" e a R\$ 34.272,61 do item "Ônibus rural escolar – ORE 1 (4X4) – mecânico".

Na **Tabela 10**, detalham-se os Termos de Compromisso relacionados às aquisições apresentadas na **Tabela 9**.

Tabela 10 – Termos de Compromisso no âmbito do PAR

Ciclo 2 (2011-2014)				
PAR	Termo de Compromisso PAR n. 201304511			
Objeto	Item	Quantidade	Valor Unitário	Valor Total
	Ônibus urbano escolar acessível – ONUREA piso baixo	1	293.000,00	293.000,00
	Ônibus rural escolar ORE 3 (ônibus rural escolar grande)	8	259.250,00	2.074.000,00
	Ônibus rural escolar ORE 3 com plataforma elevatória veicular (ônibus rural escolar grande com plataforma)	14	270.000,00	3.780.000,00
Fonte	FNDE: 5.854.000,00	RAF: 253.430,33	Ordinários DF (Contrapartida): 39.569,67	
Vigência	Início: 11/2013		Fim: 11/2023	
Ciclo 3 (2016-2019)				
PAR	Aditivo de Termo de Compromisso PAR n. 202000117-4			
Objeto	Item	Quantidade	Valor Unitário	Valor Total
	Ônibus rural escolar – ORE 1	1	193.632,00	193.632,00
Fonte	FNDE: 193.632,00		Ordinários DF (Contrapartida): 0,00	
Vigência	Início: 06/01/2020		Fim: 31/01/2022	
PAR	Aditivo de Ofício – Termo de Compromisso PAR n. 201900499-4			
Objeto	Item	Quantidade	Valor Unitário	Valor Total
	Ônibus rural escolar – ORE 1 (4X4)	12	274.000,00	3.288.000,00
	Ônibus urbano escolar acessível – ONUREA piso baixo	9	293.000,00	2.637.000,00
Fonte	FNDE: 5.925.000,00		Ordinários DF (Contrapartida): 0,00	
Vigência	Início: 04/02/2020		Fim: 30/07/2022	
PAR	Aditivo de Ofício – Termo de Compromisso PAR n. 201900938-4			
Objeto	Item	Quantidade	Valor Unitário	Valor Total
	Ônibus urbano escolar acessível – ONUREA piso baixo	7	293.000,00	2.051.000,00
Fonte	FNDE: 2.051.000,00		Ordinários DF (Contrapartida): 0,00	
Vigência	Início: 04/02/2020		Fim: 30/07/2022	
Ciclo 4 (2021-2024)				
PAR	Termo de Compromisso de Emendas n. 952571-4 (EPI 202337980008)			
Objeto	Item	Quantidade	Valor Unitário	Valor Total
	Ônibus rural escolar – ORE 3 – mecânico	12	469.499,00	5.633.988,00



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

SEGUNDA VICE-PRESIDÊNCIA

Consultoria Técnico-Legislativa de Fiscalização, Controle, Acompanhamento de Políticas e Contas Públicas e Execução Orçamentária



Fonte	FNDE: 5.392.157,00	Ordinários DF (Contrapartida): 241.831,00		
Vigência	Início: 27/12/2023	Fim: 27/12/2025		
PAR	Termo de Compromisso de Emendas n. 972639-4 (EPI 202439190001)			
Objeto	Item	Quantidade	Valor Unitário	Valor Total
	Ônibus rural escolar – ORE 1 (4X4) – mecânico	1	581.878,00	581.878,00
	Ônibus rural escolar – ORE 2 – mecânico	3	398.500,00	1.195.500,00
Fonte	FNDE: 1.741.830,44	Ordinários DF (Contrapartida): 35.547,56		
Vigência	Início: 28/12/2024	Fim: 28/12/2026		

O texto tachado no Termo de Compromisso PAR 201304511 sinaliza que esses ônibus foram comprados em exercício anterior ao período abrangido neste Estudo.

Fonte: elaboração própria, 2026.

Houve devolução de RAF não utilizados ao FNDE em 2021, 2022 e 2023, referentes ao Termo de Compromisso PAR n. 201404443, totalizando R\$ 191,9 mil. Desse montante, 98,3% foram devolvidos em 2021.

4.5.3.5.2 Serviços de Tecnologia da Informação e Comunicação (TIC) – natureza da despesa: 339040

As despesas com tecnologia da informação são realizadas apenas pela TCB e estão relacionadas ao Centro de Controle Operacional (CCO), envolvendo desenvolvimento e manutenção de *software*, monitoramento, suporte técnico, georreferenciamento de frotas e outros serviços especializados.

Para cobrir essas despesas, a TCB firmou três contratos com a empresa BRY USA Serviços de Tecnologia LTDA. no período analisado, por inexigibilidade de licitação (Contratos n. 02/2020, 10/2024 e 11/2025).

Entre 2021 e 2023, as despesas de TIC estiveram integralmente cobertas pelo Contrato n. 02/2020, vigente até meados de julho de 2024. Em 2024, essas despesas foram cobertas pelos Contratos n. 02/2020 e 10/2024; e, em 2025, pelos Contratos n. 10/2024 e 11/2025. Nesse último ano, no entanto, também foram realizadas despesas sem cobertura contratual (DSC), pagas a título indenizatório³, pois se referiam ao Contrato n. 02/2020, já encerrado.

Os valores executados estão apresentados na **Tabela 11**.

³ A TCB utilizou o elemento de despesa 40 – Serviço de Tecnologia da Informação e Comunicação – Pessoa Jurídica, não obstante constituir pagamento com caráter indenizatório.



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

SEGUNDA VICE-PRESIDÊNCIA

Consultoria Técnico-Legislativa de Fiscalização, Controle, Acompanhamento de Políticas e Contas Públicas e Execução Orçamentária



Tabela 11 – Despesas executadas com TIC pela TCB

Contrato	Despesa realizada		
02/2020	2021: R\$ 1.111.752,40 2022: R\$ 1.488.845,23	2023: R\$ 2.841.295,19 2024: R\$ 3.246.480,05	2025: R\$ 521.916,00 (DSC)
10/2024	2024: R\$ 3.144.478,04	2025: R\$ 940.765,12	
11/2025	2025: R\$ 1.504.246,19		

Fonte: elaboração própria, 2026.

As despesas com TIC no âmbito do transporte escolar representaram menos de 3% do total executado pela TCB em todos os anos. O percentual relativo a 2025 foi o menor no período analisado (1,1%).

No contexto do CCO, embora se trate de Outros Serviços de Terceiros – Pessoa Jurídica e não de TIC, destaca-se que, em 2024, a TCB celebrou o Contrato n. 20/2024 com a empresa JS Comunicações e Serviços em Geral LTDA. Essa empresa é especializada em operacionalização e sustentação de CCO, para monitoramento e controle de operação dos veículos das frotas do transporte escolar. No entanto, o Contrato n. 20/2024 foi rescindido unilateralmente em 23 de janeiro de 2026.

4.5.3.5.3 Pagamento indenizatório – natureza da despesa: 339093

No período analisado, a SEEDF permaneceu responsável pela gestão dos “amarelinhos”, porém, não celebrou novos contratos por processos licitatórios no período. O último pregão visando à contratação de empresa especializada para prestação do serviço de transporte escolar dos alunos da rede pública de ensino do DF foi realizado em 2017.

A prestação do serviço com a frota própria é organizada em cinco lotes:

- Lote 1: Plano Piloto e Cruzeiro, São Sebastião, Guará, Paranoá e Itapoã;
- Lote 2: Planaltina e Sobradinho;
- Lote 3: Ceilândia, Samambaia e Taguatinga;
- Lote 4: Gama, Santa Maria, Recanto das Emas e Núcleo Bandeirante;
- Lote 5: Brazlândia.

No período analisado, a SEEDF celebrou quatro Contratos, todos emergenciais, referentes aos Lotes 2 a 5 (57/2021, 58/2021, 63/2021 e 59/2021, respectivamente).

Os valores referentes ao PAR não utilizados e devolvidos ao FNDE foram empenhados como indenização. Dessa forma, com vistas à comparação entre as despesas com os serviços de gestão e operação do transporte escolar realizadas pela SEEDF com cobertura contratual (339039) e aquelas sem cobertura (339093), desconsideraram-se os pagamentos ao FNDE para as análises apresentadas neste tópico.

Em 2021, havia oito contratos relativos ao STCE vigentes celebrados pela SEEDF. A despesa de caráter indenizatório representou apenas 2,6% da despesa com



transporte escolar no exercício. Em 2022, com a redução para sete contratos, quatro dos quais com encerramento no primeiro semestre, esse percentual passou a representar 45,3%. Em 2023 e 2024, havia apenas um contrato vigente (65/2019), elevando os percentuais para, respectivamente, 61,0% e 66,2%. Em 2025, a totalidade das despesas da SEEDF com a gestão da frota própria ocorreu sem cobertura contratual.

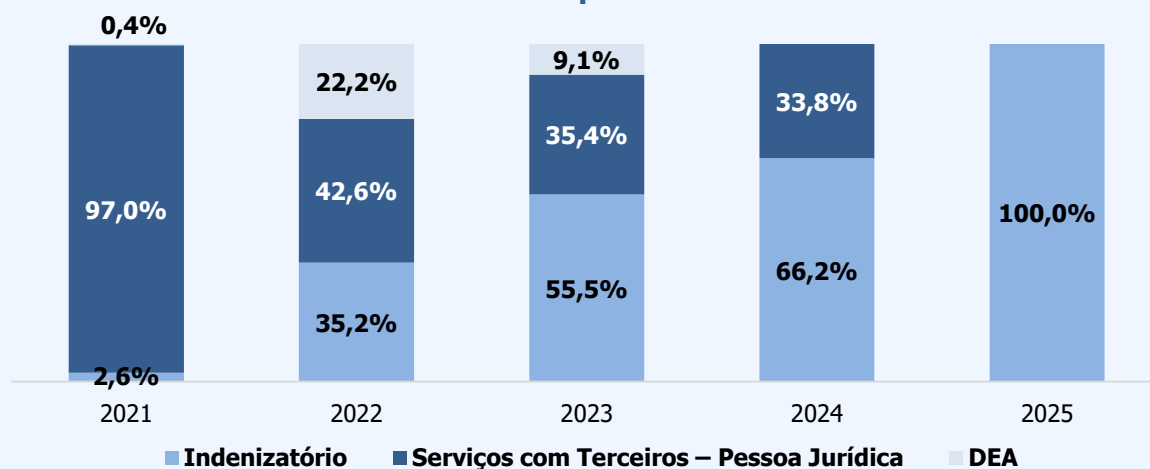
Nesse contexto, destaca-se o Decreto Distrital n. 40.486/2020, que determina a realização de ações de controle sobre as contratações em caráter emergencial por dispensa de licitação e as despesas realizadas sem cobertura contratual pelos órgãos e entidades do DF a partir de 2010, o qual estabelece:

Art. 3º O pagamento de despesas indenizatórias cujas licitações não forem deflagradas no prazo de 30 dias serão imediatamente suspensas. [...]

Art. 10 Os processos que versam sobre as contratações em caráter emergencial por dispensa de licitação e as despesas indenizatórias sem cobertura contratual deverão ser obrigatoriamente encaminhadas à CGDF, sob pena de apuração da responsabilidade funcional (Distrito Federal, 2020b).

As despesas com indenização sem contrato devem ser utilizadas de forma excepcional, o que justifica o prazo indicado no art. 3º. A SEEDF publicou Ordens de Serviço para a instituição de Comissões Especiais de Licitação em 2021, 2022 e 2024, e chegou a instaurar processo licitatório na modalidade pregão eletrônico por SRP em 2022 (n. 55/2022), posteriormente reaberto como n. 01/2023. No entanto, o TCDF entendeu não terem sido atendidos pré-requisitos essenciais, o que acarretou a revogação do certame. Dessa forma, a SEEDF permanece, há anos, executando o serviço sem a devida formalização contratual, em desconformidade com as normas legais e infralegais aplicáveis.

O **Gráfico 28** apresenta o percentual de cada elemento de despesa nos serviços relativos à frota própria da SEEDF. Destaca-se o percentual cada vez mais expressivo das despesas sem cobertura contratual da SEEDF, atingindo 100% dos serviços prestados em 2025.

**Gráfico 28 – Execução do serviço relativo ao STCE pela SEEDF por elemento de despesa**

Fonte: elaboração própria, 2026.

Registra-se, ainda, que a TCB não utiliza o elemento 93 para empenho de despesas com caráter indenizatório (como nos casos de extrapolação de valores ou de prazos contratuais). Esses casos ocorreram em 2024 e 2025, totalizando, respectivamente, R\$ 2,9 milhões e R\$ 4,9 milhões. Esses valores foram apurados a partir das Notas de Empenho emitidas sem indicação de contrato (incluindo DEA, TIC e despesas com serviços de terceiros).

4.5.3.6 Origem dos recursos

Para financiar a oferta suplementar do transporte escolar, à exceção de 2023, as despesas fixadas quando da aprovação da LOA contaram com recursos ordinários não vinculados do DF e com os decorrentes do PNATE. Em 2023, o PNATE também financiou uma pequena parcela das despesas, no entanto, os recursos ordinários não foram indicados como fonte de recursos, mas o Salário-Educação. As alterações orçamentárias ocorridas ao longo dos exercícios resultaram na inclusão de outras fontes.

Os recursos ordinários não vinculados do DF constituíram a principal fonte de financiamento do STCE. Exceto em 2023, esses recursos foram indicados para, pelo menos, 96,7% da Dotação Inicial; o restante correspondeu ao PNATE. Não obstante os reforços orçamentários, os recursos ordinários do DF financiaram entre 80,6% e 85,9% da Despesa Autorizada referente ao STCE em cada exercício, também com exceção de 2023.

O financiamento de 2023 foi atípico em comparação aos demais exercícios analisados. Quanto ao orçamento inicial, o Salário-Educação foi apontado como origem de 98,9% dos valores fixados. Além disso, por meio de anulação de dotação, a Cota-



Parte dessa contribuição foi a origem de R\$ 54.376.045,00 abertos como créditos adicionais no exercício. Nesse ano, a fonte de recursos de R\$ 62.769.762,00 foi alterada de Salário-Educação para recursos ordinários não vinculados. Sem essa permuta, considerando apenas a dotação inicial e os créditos adicionais abertos no período, o Salário-Educação representaria 63,2% do orçamento, e os recursos ordinários, 36,3%.

A partir de 2022, a Cota-Parte do Salário-Educação, mesmo não constituindo a fonte de recursos de maior peso, atuou como origem relevante no financiamento do orçamento relativo ao STCE.

No período analisado, as transferências decorrentes do PAR financiaram apenas a compra de ônibus escolares em 2021 e 2025. A aquisição dos veículos teve complementação do RAF em 2021 e de recursos ordinários não vinculados do DF em 2021 e 2025.

As despesas com TIC foram financiadas com recursos ordinários não vinculados do DF e, excepcionalmente, em 2022, o FPM custeou a execução de R\$ 327,7 mil, referentes ao Contrato n. 02/2020, firmado pela TCB.

Considerando apenas as despesas com o serviço de STCE (naturezas de despesa: 339039, 339093 e 339092), apresentam-se, na **Tabela 12**, as fontes de recurso que financiaram a execução da despesa. No **Gráfico 29**, demonstram-se as participações por fonte de recursos, destacando-se os recursos ordinários do DF e o Salário-Educação a partir de 2023.

Tabela 12 – Realização dos serviços com STCE por fonte de recurso

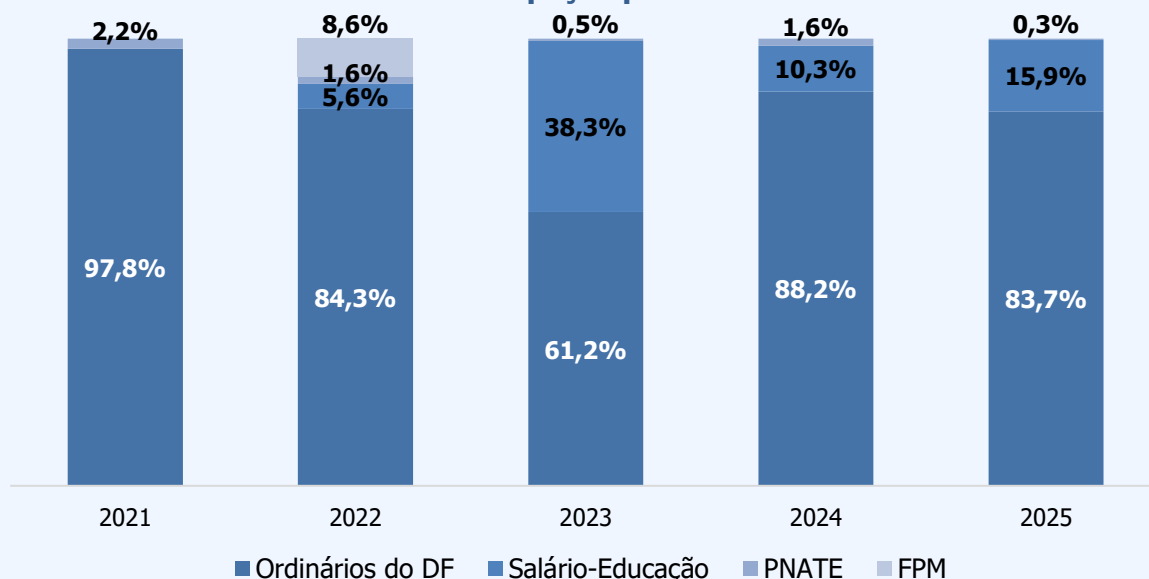
R\$ mil

Fonte	2021	2022	2023	2024	2025
Ordinários do DF	63.693,08	144.568,57	157.030,85	283.661,86	251.373,17
Salário-Educação	0,00	9.575,51	98.142,65	33.079,69	47.766,89
PNATE	1.444,06	2.696,00	1.257,34	5.051,93	1.026,86
FPM	0,00	14.672,32	0,00	0,00	0,00
Total	65.137,14	171.512,40	256.430,84	321.793,48	300.166,92

Fonte: elaboração própria, 2026.



Gráfico 29 – Participação por fonte de recursos



Fonte: elaboração própria, 2026.

4.5.3.7 Contratos sob a gestão da TCB

No âmbito do STCE, foram identificados os contratos sob gestão da TCB vigentes no período de 2021 a 2025. A partir desse levantamento, verificou-se que, além dos contratos de prestação de serviços por empresa especializada em transporte de pessoas, a Empresa Pública celebrou contratos relativos ao CCO, com objetos distintos, compreendendo o sistema de monitoramento (TIC) e a prestação de serviços de monitoramento (postos de trabalho).

Considerando apenas os contratos cujo objeto consiste na prestação de serviços de transporte escolar com frota locada, analisam-se os valores executados pelo prisma da região e do contratado nas subseções seguintes.

4.5.3.7.1 Valor executado por região

O valor apresentado na **Tabela 13** considera **apenas os valores empenhados que indicaram o respectivo contrato**. As regiões estão listadas em ordem decrescente da execução total de 2021 a 2025. O **Gráfico 30** apresenta as participações por região considerando o total executado no período. Verifica-se que apenas três regiões concentraram mais de 10% da execução (Guará/Estrutural, Sobradinho e Planaltina), enquanto cinco regiões representaram menos de 5% cada.



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

SEGUNDA VICE-PRESIDÊNCIA

Consultoria Técnico-Legislativa de Fiscalização, Controle, Acompanhamento de Políticas e Contas Públicas e Execução Orçamentária



Se somadas as cinco regiões, o percentual consolidado não supera o registrado para Guará/Estrutural.

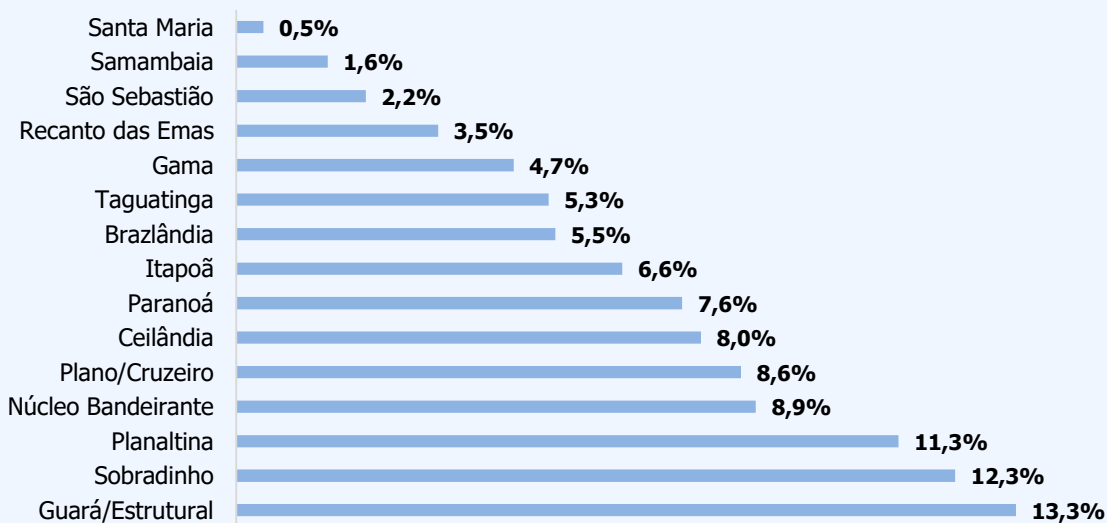
Tabela 13 – Realização dos serviços com STCE por região

R\$ mil

Região	2021	2022	2023	2024	2025
Guará/Estrutural	6.044,52	18.452,05	25.789,97	36.022,37	30.714,07
Sobradinho	5.129,90	12.617,63	21.813,17	35.837,41	32.535,81
Planaltina	5.331,99	13.702,77	19.834,98	29.055,86	31.479,32
Núcleo Bandeirante	0,00	0,00	27.784,44	27.876,23	22.322,03
Plano/Cruzeiro	4.158,98	10.418,90	15.035,11	22.846,21	23.291,32
Ceilândia	4.785,38	11.075,75	18.303,29	19.067,84	16.504,27
Paranoá	3.853,05	8.705,46	14.586,52	19.510,76	20.281,03
Itapoã	0,00	0,00	21.708,87	22.665,76	13.571,30
Brazlândia	3.923,33	8.253,28	12.807,05	13.899,35	9.026,23
Taguatinga	2.349,05	5.478,34	10.038,37	14.500,67	14.532,58
Gama	2.232,46	5.366,95	8.587,66	13.008,82	12.444,52
Recanto das Emas	2.123,35	4.338,31	8.442,26	8.912,16	6.487,39
São Sebastião	0,00	0,00	0,00	0,00	19.448,87
Samambaia	671,21	1.468,91	262,61	6.072,22	5.267,57
Santa Maria	80,81	163,85	352,95	1.913,87	1.576,74
Total	40.684,03	100.042,18	205.347,24	271.189,52	259.483,04

Fonte: elaboração própria, 2026.

Gráfico 30 – Participação por região na execução da despesa de 2021 a 2025



Fonte: elaboração própria, 2026.



4.5.3.7.2 Valor executado por credor

Considerando o valor total executado de 2021 a 2025 com o STCE pela TCB, incluindo aqueles sem a indicação do contrato no empenho, as empresas Transfer Logística LTDA. e Pollo Viagens e Transportes LTDA. concentraram 55,3% da despesa executada com a prestação do serviço. A **Tabela 14** apresenta as sete empresas que mais receberam valores da TCB, correspondendo a 86,8% do total executado.

Tabela 14 – Sete empresas que mais receberam valores no período

						R\$ mil
Credor	2021	2022	2023	2024	2025	%
Transfer Logística LTDA. – 07.188.297/0001-00	8.393,23	24.910,69	78.906,99	93.286,52	83.927,48	32,1%
Pollo Viagens e Transporte LTDA. – 02.374.243/0001-15	9.771,31	23.526,86	41.758,83	62.987,50	61.691,55	22,1%
Coopercam – 26.469.494/0001-41	4.667,76	11.656,30	16.948,37	24.462,48	26.527,40	9,3%
Viabrasil Mobilidade e Turismo LTDA – 03.342.856/0001-33	4.179,81	9.813,15	16.279,85	22.983,40	13.482,09	7,4%
Transmonici Transporte e Turismo LTDA – 09.169.349/0001-26	2.847,33	6.468,66	10.575,73	13.514,55	11.519,60	5,0%
FCB Transportes Logística e Serviços Gerais LTDA – 01.796.430/0001-24	3.417,94	7.216,20	11.176,15	12.564,02	8.256,71	4,7%
Oliveira Transportes e Turismo LTDA – 07.525.475/0001-40	1.981,84	4.793,38	7.613,72	11.508,43	14.067,33	4,4%

Fonte: elaboração própria, 2026.

4.5.4 Comparação com o Passe Livre Estudantil (PLE)

O Decreto n. 46.618/2024 transferiu a execução do Programa Passe Livre Estudantil da Semob para a SEEDF. No entanto, a gestão e a execução financeira do programa permanecem a cargo da Semob. Dessa forma, a SEEDF passou a figurar como a UO responsável pela dotação orçamentária do Programa, enquanto a Semob atua como UG.

O benefício do PLE é consignado na LOA na Ação Orçamentária 4202 – Concessão de Passe Livre (PLE). Nesta Subseção, são comparados os valores empenhados extraídos do QDD. Portanto, não estão sendo deduzidos os cancelamentos de RPNP ocorridos em exercício seguinte.

Analisando o QDD de 2021 a 2025, verifica-se que a SEEDF passou a receber dotação a partir de 2024. Em termos de empenho, foram empenhados R\$ 150,0 milhões em 2024 e R\$ 737,0 milhões em 2025. Desconsiderando a compra de ônibus e TIC, o valor empenhado relativo à oferta suplementar de transporte escolar em 2024



foi de R\$ 331,7 milhões; e, em 2025, R\$ 300,3 milhões. Assim, o valor do PLE correspondeu a menos da metade do transporte escolar em 2024 e mais que o dobro em 2025.

5 CONCLUSÕES

Diante do diagnóstico traçado neste Estudo, apresentam-se, a seguir, as conclusões a que chegou o Grupo de Trabalho acerca dos dados levantados. Em consonância com a estrutura estabelecida na parte de resultados, as conclusões estão organizadas nos seguintes eixos: mapeamento, prestação do serviço de transporte escolar, satisfação dos usuários com o serviço de transporte escolar, contratos e aspectos orçamentários.

5.1 Mapeamento

Por um lado, o mapeamento realizado evidencia que o processo de transporte escolar no Distrito Federal apresenta avanços importantes, mas também enfrenta desafios significativos. Entre os aspectos positivos, destacam-se a preocupação da SEEDF em validar fluxos junto à nossa equipe técnica, o acompanhamento em campo para compreender a realidade das rotas e a atenção às especificidades, incluindo a de estudantes com necessidades especiais. Além disso, observa-se empenho em estruturar soluções tecnológicas que possam modernizar e agilizar o atendimento, bem como o esforço das unidades escolares e regionais em criar e adaptar práticas para garantir a execução do serviço.

Por outro lado, foram identificadas fragilidades que comprometem a eficiência e a uniformidade do processo. A ausência de procedimentos digitais integrados, a variabilidade nas práticas adotadas pelas escolas, os atrasos ocasionados pela sobreposição de rotas e as dificuldades logísticas em áreas rurais revelam limitações que impactam diretamente a qualidade e a regularidade do serviço de transporte escolar. Soma-se a isso o contexto de restrição orçamentária, que impõe barreiras adicionais à expansão e ao aprimoramento do programa.

Em suma, este Estudo mostra que o transporte escolar é uma política pública de grande relevância social, marcada por esforços de melhoria contínua, mas ainda permeada por entraves operacionais e estruturais que precisam ser superados para assegurar maior eficiência, equidade e qualidade no atendimento aos estudantes.



5.2 Prestação do Serviço de transporte escolar

A operacionalização do transporte escolar apresenta elevada complexidade e grande dimensão, inclusive para os padrões distritais. Durante as atividades em campo, frequentemente, foram observadas extensas filas de ônibus escolares em vias estreitas, diversos veículos transitando enfileirados, bem como grande concentração de estudantes que aguardavam o embarque nos vários veículos estacionados à frente das unidades escolares. Em algumas localidades, constatou-se que a quase totalidade dos alunos dependem do transporte escolar para ir à escola.

Dessa forma, evidencia-se que, tanto no médio como no longo prazo, o sistema atualmente em operação é essencial para a efetivação do direito à educação, devendo primar diariamente pela segurança e tempestividade necessárias.

Entretanto, embora os objetivos gerais da operação sejam, em regra, diuturnamente alcançados, há falhas pontuais, inobservâncias normativas e manutenção de fluxos ainda excessivamente manuais e pouco padronizados.

5.3 Satisfação dos usuários com o serviço de transporte escolar

Os índices apurados indicam que o sistema de transporte escolar ofertado no Distrito Federal atende aos usuários em nível satisfatório. Entretanto, conforme demonstrado ao longo deste Estudo, ainda existem oportunidades relevantes de aprimoramento. Gargalos operacionais podem ser mitigados e melhorias podem ser incorporadas à sistemática hoje adotada, realizada de forma ainda muito manual.

5.4 Contratos

A análise dos contratos relacionados ao Programa de Oferta Suplementar de Transporte Escolar, firmados no âmbito da TCB, permitiu reunir elementos relevantes para a compreensão da dinâmica atual de contratação e execução desse serviço público no Distrito Federal.

Sob o aspecto formal, verificou-se a coexistência de contratos decorrentes de processos licitatórios regulares e de contratações realizadas em caráter emergencial. Embora a empresa tenha informado que a maior parte dos contratos vigentes resulta de pregões eletrônicos regularmente realizados, a análise das informações disponíveis no portal de transparência indica que, no período examinado, houve utilização significativa do instrumento da contratação emergencial. Tal cenário reforça a importância do aprimoramento contínuo dos mecanismos de planejamento das contratações.

No plano qualitativo, observou-se que os termos de referência estabelecem requisitos relevantes relacionados à qualificação dos profissionais, às condições da



frota e aos padrões de segurança exigidos para a prestação do serviço. Esses critérios demonstram preocupação com a qualidade do transporte ofertado aos estudantes da rede pública.

Nesse contexto, destacou-se também a relevância da adequada gestão e fiscalização dos contratos. O acompanhamento da execução contratual é fundamental para assegurar o cumprimento das condições pactuadas e para garantir que os pagamentos realizados pela Administração correspondam aos serviços efetivamente prestados. As iniciativas mencionadas pela TCB, como a implementação de sistemas de monitoramento e rastreamento da frota, representam avanços importantes nesse processo.

No aspecto econômico-financeiro, foram identificadas variações nos valores por quilômetro rodado entre diferentes contratos. A empresa apresentou justificativas técnicas relacionadas às características operacionais das rotas, ao número de alunos atendidos e ao nível de utilização da frota, fatores que podem influenciar a formação dos preços.

De modo geral, este Estudo identificou oportunidades de aprimoramento relacionadas ao planejamento das contratações, à transparência das informações e ao fortalecimento dos mecanismos de fiscalização da execução contratual. Tais medidas podem contribuir para maior previsibilidade administrativa, melhor utilização dos recursos públicos e maior segurança na prestação do serviço.

Por fim, ressalta-se que o presente Estudo possui caráter diagnóstico e busca contribuir para o aperfeiçoamento da gestão do transporte escolar no Distrito Federal. As observações apresentadas devem ser compreendidas como subsídios técnicos voltados ao aprimoramento dos processos administrativos e à melhoria contínua da qualidade do transporte ofertado aos estudantes da rede pública.

5.5 Orçamento

A análise da execução orçamentária da oferta suplementar de transporte escolar no DF, no período de 2021 a 2025, evidencia a relevância dessa política pública como instrumento de garantia do acesso à educação, especialmente em contextos de insuficiência de vagas próximas à residência dos estudantes.

Sob a ótica orçamentária, constatou-se que a política apresenta **inconsistências recorrentes no planejamento**, tendo em vista que a dotação inicial consignada na LOA se mostrou, a partir de 2022, insuficiente para suportar a execução da despesa. Tal cenário implicou a necessidade de **expressivos reforços orçamentários ao longo dos exercícios**, sobretudo por meio da abertura de créditos adicionais, com destaque para suplementações decorrentes de anulação de dotação, superávit financeiro e excesso de arrecadação.



No que se refere às **fontes de financiamento**, verificou-se predominância de recursos ordinários não vinculados do Distrito Federal, complementados por transferências do FNDE, notadamente aquelas associadas ao Salário-Educação, ao PNATE e ao PAR. Ainda que tais fontes contribuam para o financiamento da política, sua utilização reforça a dependência de recursos cuja disponibilidade pode variar ao longo do exercício.

A operacionalização da política ocorre por meio da **descentralização de créditos orçamentários da SEEDF para a TCB**, configurando arranjo institucional em que a Secretaria atua como UO e ambas exercem funções de UG. A análise das descentralizações evidenciou que os repasses têm ocorrido de forma **fragmentada**, de sorte que as transferências realizadas no primeiro bimestre se mostraram muito inferiores ao necessário para os exercícios.

Destaca-se, ainda, que, no exercício de 2025, foram observadas **situações de insuficiência orçamentária no âmbito da TCB**, as quais resultaram no **cancelamento de empenhos vinculados a contratos vigentes ao longo do exercício**, com posterior reforço quando da disponibilização de créditos pela SEEDF, sem interrupção dos serviços, não obstante a vedação legal à realização de despesa sem prévio empenho.

Verificou-se, também, o **atraso na condução de processos licitatórios**, em razão da indisponibilidade orçamentária necessária ao seu regular andamento, evidenciando risco à continuidade da prestação do serviço.

Identificou-se, ainda, a realização, pela SEEDF, de **despesas sem cobertura contratual**, pagas a título indenizatório. Em 2025, a totalidade das despesas da Secretaria com a prestação do serviço não contou com respaldo em contrato. Embora esse tipo de procedimento possa ser admitido em situações excepcionais e transitórias, sua recorrência indica **fragilidade no planejamento e na gestão contratual**, além de potencial risco quanto à regularidade da despesa pública.

Verificaram-se, ainda, ocorrências relacionadas à gestão orçamentária, como a inscrição e posterior cancelamento de RPNP em proporções relevantes, bem como a realização de despesas de exercícios anteriores, aspectos que reforçam a necessidade de aprimoramento dos mecanismos de planejamento e execução.

Por fim, a comparação entre os valores destinados à oferta suplementar de transporte escolar e aqueles associados ao Passe Livre Estudantil (PLE) demonstra que ambos os instrumentos atuam de forma complementar na garantia do acesso à educação, ainda que possuam naturezas distintas.

Em síntese, conclui-se que, embora a política pública analisada seja essencial para a efetivação do direito à educação, sua execução orçamentária evidencia **vulnerabilidades estruturais no planejamento, na previsibilidade do gasto e na gestão dos recursos e contratos**, com reflexos diretos sobre a eficiência, a regularidade e a continuidade da prestação do serviço.



6 RECOMENDAÇÕES TÉCNICAS

As recomendações estão organizadas conforme os seguintes eixos: mapeamento, prestação do serviço de transporte escolar, contratos e aspectos orçamentários. Quanto ao eixo satisfação dos usuários com o serviço de transporte escolar, não foram identificados elementos que justifiquem a formulação de recomendações específicas.

6.1 Mapeamento

- Adotar procedimento digital estruturado que integre a atuação dos diferentes agentes envolvidos na gestão do transporte escolar;
- Implementar solução tecnológica integrada, por exemplo, aplicativo específico do transporte escolar;
- Padronizar os fluxos de ações no tratamento das solicitações e outras demandas, tanto no âmbito das Escolas quanto no das Coordenações Regionais de Ensino;
- Realizar estudos para avaliar a viabilidade de implantação de unidades escolares na RAs cujos estudantes sejam majoritariamente transportados para outras localidades, como ocorre, por exemplo, com o Centro de Ensino Fundamental 3 da Estrutural, situado no SIA.

6.2 Prestação do Serviço de transporte escolar

- Implementar ações no sentido de minimizar o rodízio de monitores, principalmente em rotas que atendam ao público da Educação Especial, com destaque para alunos com transtorno do espectro autista;
- Verificar a compatibilidade das jornadas de trabalho praticadas pelos motoristas com a **Lei n. 13.103/2015**, especialmente nos casos em que estejam escalados para atuar nos turnos matutino, vespertino e noturno;
- Padronizar os fluxos de ações no recebimento, tratamento e nas respostas a reclamações de usuários sobre a atuação dos profissionais que atuam no transporte escolar;
- Instituir, no âmbito da TCB, verificações amostrais semestrais destinadas a aferir a presença, nos veículos, da documentação necessária para circulação, com adoção de medidas cabíveis em caso de irregularidades;
- Instituir, no âmbito da TCB, verificações amostrais semestrais destinadas a avaliar as condições dos equipamentos obrigatórios e a higienização dos veículos, com adoção de medidas cabíveis em caso de irregularidades;



- Instituir, no âmbito da TCB, verificações amostrais semestrais destinadas a aferir a realização das revisões anuais e das manutenções periódicas dos veículos, adotando as medidas cabíveis em caso de irregularidades;
- Realizar estudos voltados à formulação de uma Política de Transporte Escolar, que envolva outros órgãos e entidades para além da SEEDF, com vistas a solucionar gargalos operacionais, como a ausência de abrigos nos pontos de embarque e as dificuldades de agendamento de vistorias junto ao Detran-DF;
- Promover a renovação contínua da frota, principalmente da frota própria com maior idade média, visando ampliar o conforto aos alunos e aumentar a disponibilidade de veículos equipados com recursos como ar-condicionado;
- Realizar estudos sobre a viabilidade de incorporar à operação percentual de veículos com tração 4x4 para atendimento em áreas rurais;
- Realizar estudos para a celebração de convênio interestadual com o estado de Goiás para o atendimento a alunos residentes em municípios da RIDE.
- Verificar com as empresas prestadoras de serviço a possibilidade de atendimento às demandas de formação continuada dos motoristas e monitores, conforme as temáticas de capacitação mais recorrentes.

6.3 Contratos

- Atualizar o sítio eletrônico da TCB, em respeito às normas de transparência pública;
- Antecipar o atendimento das demandas reprimidas da SEEDF, de modo a evitar atrasos nos processos e a necessidade de contratações emergenciais;
- Aperfeiçoar a interlocução entre a SEEDF e a TCB, de modo a evitar ruídos que possam comprometer o regular andamento dos processos licitatórios;
- Implementar, com a maior brevidade possível, o controle operacional referido em todos os contratos, de modo a evitar prejuízos à administração pública decorrentes de eventuais pagamentos superiores aos valores correspondentes à quilometragem efetivamente percorrida;
- Eliminar, com a maior brevidade possível, qualquer forma de pagamento baseada em estimativa de quilometragem, caso ainda existente;
- Avaliar a adoção de procedimento em que a TCB apure e apresente o valor devido com base nos dados apurados, abrindo-se prazo para manifestação da empresa contratada em caso de divergência, e não o contrário, ou seja, adotar procedimento pautado na inversão da lógica atual;
- Ampliar a aferição da quilometragem por meio de sistema de monitoramento para todos os contratos da TCB, caso essa prática ainda não esteja integralmente implementada;



- Verificar todas as rotas ao menos uma vez por mês, com vistas à identificação preventiva de eventuais problemas operacionais;
- Evitar a adoção de amostras reduzidas nas ações de fiscalização, considerando a sensibilidade e a relevância do serviço prestado e o público atendido, dado que essas ações envolvem a segurança de crianças e adolescentes.

6.4 Orçamento

- **Aperfeiçoamento do planejamento orçamentário pela SEEDF:** aprimorar as estimativas de despesa relativas à política de transporte escolar, de modo a reduzir a necessidade de suplementações expressivas ao longo do exercício, bem como adotar mecanismos que aumentem a aderência entre a dotação inicial e a execução efetiva da despesa;
- **Melhoria na previsibilidade das descentralizações:** estabelecer cronogramas mais previsíveis para a descentralização de créditos orçamentários, reduzindo a concentração de transferências no segundo semestre, e avaliar a adequação dos valores descentralizados às necessidades anuais estimadas para cumprimento adequado da política;
- **Fortalecimento da gestão orçamentária e financeira:** adotar medidas para mitigar a ocorrência de insuficiência orçamentária ao longo do exercício e aprimorar os controles relacionados à inscrição e ao cancelamento de restos a pagar, bem como à execução de despesas de exercícios anteriores;
- **Integração entre planejamento e execução:** promover maior articulação entre as áreas responsáveis pelo planejamento orçamentário e pela execução da política, de modo a alinhar estimativas, metas físicas e execução financeira; além de evitar o cancelamento de empenhos de contratos vigentes por insuficiência orçamentária;
- **Aprimoramento do monitoramento da política pública:** fortalecer os mecanismos de acompanhamento da execução física e financeira do serviço, de modo a permitir a avaliação da eficiência da política e subsidiar decisões orçamentárias futuras, além de avaliar, de forma integrada, a complementaridade entre a oferta suplementar de transporte escolar e o PLE, com vistas à otimização do gasto público;
- **Avaliação da sustentabilidade das fontes de financiamento:** analisar a dependência de recursos variáveis ao longo do exercício, com vistas a conferir maior estabilidade ao financiamento da política;
- **Celebração e aperfeiçoamento dos contratos:** planejar com antecedência os processos licitatórios, inclusive com o aperfeiçoamento das estimativas, com vistas a diminuir o quantitativo de contratos emergenciais e despesas sem cobertura contratual.



REFERÊNCIAS

BRASIL. **Constituição da República dos Estados Unidos do Brasil de 1934.**

Disponível em:

https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao34.htm. Acesso em: mar. 2026.

BRASIL. **Lei n. 4.024, de 20 de dezembro de 1961.** Fixa as Diretrizes e Bases da Educação Nacional. Disponível em:

https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l4024.htm. Acesso em: mar. 2026.

BRASIL. **Lei n. 4.320, de 17 de março de 1964.** Estatui Normas Gerais de Direito Financeiro para elaboração e controle dos orçamentos e balanços da União, dos Estados, dos Municípios e do Distrito Federal. Disponível em:

https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l4320.htm. Acesso em: abr. 2026.

BRASIL. **Lei n. 5.692, de 11 de agosto de 1971.** Fixa Diretrizes e Bases para o ensino de 1º e 2º graus. Disponível em:

https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l5692.htm. Acesso em: mar. 2026.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988.** Brasília, DF: Presidência da República, [2025]. Disponível em:

https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: out. 2025.

BRASIL. **Lei n. 8.069, de 13 de julho de 1990.** Dispõe sobre o Estatuto da Criança e do Adolescente e dá outras providências. Disponível em:

https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8069.htm. Acesso em: out. 2025.

BRASIL. **Lei n. 9.394, de 20 de dezembro de 1996.** Estabelece as Diretrizes e Bases da Educação Nacional. Brasília, 1996a. Disponível em:

https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9394.htm. Acesso em: mar. 2026.

BRASIL. **Lei n. 9.424, de 24 de dezembro de 1996.** Dispõe sobre o Fundo de Manutenção e Desenvolvimento do Ensino Fundamental e de Valorização do Magistério. Brasília, DF: Presidência da República, 1996b. Disponível em:

https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9424compilado.htm. Acesso em: mar. 2026.

BRASIL. **Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997.** Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília, DF: Presidência da República, 1997. Disponível em:

https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503compilado.htm. Acesso em: mar. 2026.



BRASIL. **Lei n. 10.172, de 9 de janeiro de 2001.** Aprova o Plano Nacional de Educação. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10172.htm. Acesso em: mar. 2026.

BRASIL. **Lei n. 10.880, de 9 de junho de 2004.** Institui o Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar – PNATE. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/lei/l10.880.htm. Acesso em: mar. 2026.

BRASIL. **Resolução FNDE n. 3, de 28 de março de 2007.** Institui o Programa Caminho da Escola. Disponível em: <https://www.gov.br/fnde/pt-br/acao-a-informacao/acoes-e-programas/programas/caminho-da-escola/legislacao/ResolucaoFNDEn3de28demarode2007.pdf>. Acesso em: mar. 2026.

BRASIL. **Resolução FNDE n. 18, de 22 de outubro de 2021.** Estabelece diretrizes e orientações para o apoio técnico e financeiro na execução, no monitoramento e na fiscalização da gestão de veículos de transporte escolar, pelas redes públicas de educação básica dos Municípios, Estados e do Distrito Federal, no âmbito do Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar – PNATE. Disponível em: <https://www.gov.br/fnde/pt-br/acao-a-informacao/legislacao/resolucoes/2021/resolucao-no-18-de-22-de-outubro-de-2021/view>. Acesso em: abr. 2026.

BRASIL. **Lei n. 13.005, de 25 de junho de 2014.** Aprova o Plano Nacional de Educação – PNE e dá outras providências. Brasília, 2014a. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2014/lei/l13005.htm. Acesso em: mar. 2026.

BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito. **Resolução n. 504, de 29 de outubro de 2014.** Brasília, DF: CONTRAN, 2014b. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/resolucao5042014.pdf>. Acesso em: mar. 2026.

BRASIL. **Lei n. 13.303, de 30 de junho de 2016.** Dispõe sobre o estatuto jurídico da empresa pública, da sociedade de economia mista e de suas subsidiárias, no âmbito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2016/lei/l13303.htm. Acesso em: mar. 2026.

BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito. **Resolução n. 789, de 18 de junho de 2020.** Brasília, DF: CONTRAN. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/resolucao7892020r.pdf>. Acesso em: mar. 2026.

CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL. **Resolução CLDF n. 338, de 29 de novembro de 2023.** Dispõe sobre a Consultoria Legislativa – Conlegis e a Consultoria Técnico-Legislativa de Fiscalização, Controle, Acompanhamento de



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

SEGUNDA VICE-PRESIDÊNCIA

Consultoria Técnico-Legislativa de Fiscalização, Controle, Acompanhamento de Políticas e Contas Públicas e Execução Orçamentária



Políticas e Contas Públicas e Execução Orçamentária – Conofis da Câmara Legislativa do Distrito Federal e dá outras providências. Disponível em:

https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/400be376589e4b719447ef192813a5bb/Resolu_o_338_29_11_2023.html. Acesso em: out. 2025.

CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL (CLDF). **Resolução n. 353, de 2024**. Institui o Regimento Interno da Câmara Legislativa do Distrito Federal e dá outras providências. Disponível em:

https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/aae0642dab02447889207298ed06fa29/Resolu_o_353_10_12_2024.html. Acesso em: abr. 2026.

DISTRITO FEDERAL. **Lei Orgânica do Distrito Federal**. Brasília, 1993. DF.

Disponível em:

https://www.sinj.df.gov.br/sinj/norma/66634/lei_org_nica__08_06_1993.html.

Acesso em: out. 2025.

DISTRITO FEDERAL. **Lei n. 809, de 14 de dezembro de 1994**. Dispõe sobre o uso obrigatório de cintos de segurança. Brasília, DF: Governo do Distrito Federal.

Disponível em:

https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/48768/Lei_809_14_12_1994.html. Acesso em: mar. 2026.

DISTRITO FEDERAL. **Lei n. 1.394, de 4 de março de 1997**. Cria área de embarque e desembarque do transporte coletivo escolar. Brasília, DF: Governo do Distrito Federal. Brasília, 1997a. Disponível em:

https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/49353/Lei_1394_04_03_1997.html. Acesso em: mar. 2026.

DISTRITO FEDERAL. **Lei n. 1.585, de 24 de julho de 1997**. Disciplina o Serviço de Transporte Coletivo de Escolares. Brasília, DF: Governo do Distrito Federal, 1997b. Disponível em:

https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/49543/Lei_1585_1997.html. Acesso em: mar. 2026.

DISTRITO FEDERAL. **Lei n. 2.205, de 30 de dezembro de 1998**. Dispõe sobre placas em veículos escolares alertando para segurança no trânsito. Brasília, DF: Governo do Distrito Federal. Disponível em:

https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/50164/Lei_2205_30_12_1998.html. Acesso em: mar. 2026.

DISTRITO FEDERAL. **Lei n. 3.845, de 18 de abril de 2006**. Dispõe sobre mensagens educativas contra drogas em veículos escolares. Brasília, DF: Governo do Distrito Federal. Disponível em:

https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/54500/Lei_3845_18_04_2006.html. Acesso em: mar. 2026.



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

SEGUNDA VICE-PRESIDÊNCIA

Consultoria Técnico-Legislativa de Fiscalização, Controle, Acompanhamento de Políticas e Contas Públicas e Execução Orçamentária



DISTRITO FEDERAL. **Lei n. 4.011, de 12 de setembro de 2007.** Dispõe sobre os serviços de transporte público coletivo do DF. Brasília, DF: Governo do Distrito Federal. Disponível em: https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/55705/Lei_4011.html. Acesso em: mar. 2026.

DISTRITO FEDERAL. **Lei n. 4.317, de 9 de abril de 2009.** Institui a Política Distrital para Integração da Pessoa com Deficiência, consolida as normas de proteção e dá outras providências. Disponível em: https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/60186/Lei_4317_09_04_2009.html. Acesso em: abr. 2026.

DISTRITO FEDERAL. **Lei n. 5.068, de 8 de março de 2013.** Institui a Campanha Permanente de Conscientização do Câncer Infantil. Brasília, DF: Governo do Distrito Federal, 2013a. Disponível em: https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/73746/Lei_5068_08_03_2013.html. Acesso em: mar. 2026.

DISTRITO FEDERAL. **Lei n. 5.097, de 29 de abril de 2013.** Normas para transporte de pais e responsáveis em áreas rurais. Brasília, DF: Governo do Distrito Federal, 2013b. Disponível em: https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/74205/Lei_5097_29_04_2013.html. Acesso em: mar. 2026.

DISTRITO FEDERAL. **Decreto n. 37.427, de 22 de junho de 2016.** Dispõe sobre a descentralização orçamentária e financeira no âmbito do Distrito Federal e dá outras providências. Brasília, 2016a. Disponível em: https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/9c96dd57bbb74d71842c6faa852606ad/Decreto_37427_22_06_2016.html. Acesso em: nov. 2025.

DISTRITO FEDERAL. **Decreto n. 37.332, de 12 de maio de 2016.** Estabelece procedimento para cadastramento do transporte escolar. Brasília, DF: Governo do Distrito Federal, 2016b. Disponível em: https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/db9902f91178433cb4965e5e67c0cc11/Decreto_37332_12_05_2016.html. Acesso em: mar. 2026.

DISTRITO FEDERAL. Secretaria de Educação. **Portaria n. 192, de 10 de junho de 2019.** Critérios para oferta de transporte escolar. Brasília, DF: SEEDF. Disponível em: https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/6a1c6cdf1aeb49dead08f8369cd8b116/Portaria_192_10_06_2019.html. Acesso em: mar. 2026.

DISTRITO FEDERAL. **Decreto n. 40.385, de 13 de janeiro de 2020.** Transfere à Sociedade de Transporte Coletivo de Brasília – TCB a gestão e a operação do Serviço de Transporte Escolar – STCE do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF, e dá outras providências. Brasília, 2020a. Disponível em: https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/31cf3225d4114d7ab8dba6041ca78df3/Decreto_40385_13_01_2020.html. Acesso em: out. 2025.



DISTRITO FEDERAL. **Decreto n. 40.846, de 4 de março de 2020.** Determina a realização de ações de controle sobre as contratações realizadas em caráter emergencial por dispensa de licitação e as despesas realizadas sem cobertura contratual pelos órgãos e entidades do Governo do Distrito Federal a partir do exercício financeiro de 2010 e dá outras providências. Brasília, 2020b. Disponível em: https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/7fbcd475d9c04705a0b5a22c95ccc97a/Decreto_40486_04_03_2020.html. Acesso em: mar. 26.

DISTRITO FEDERAL. **Decreto n. 40.385, de 13 de janeiro de 2020.** Transfere à TCB a gestão do transporte escolar. Brasília, DF: Governo do Distrito Federal, 2020c. Disponível em: https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/31cf3225d4114d7ab8dba6041ca78df3/Decreto_40385_13_01_2020.html. Acesso em: mar. 2026.

DISTRITO FEDERAL. Secretaria de Educação. **Portaria n. 20, de 10 de janeiro de 2022.** Dispõe sobre fluxo processual e prazos do transporte escolar. Brasília, DF: SEEDF. Disponível em: https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/09f11db7720a4e46a274bd0d53169228/Portaria_20_10_01_2022.html. Acesso em: mar. 2026.

DISTRITO FEDERAL. **Decreto n. 46.010, de 12 de julho de 2024.** Altera o Decreto n. 40.385, de 13 de janeiro de 2020, que dispõe sobre a gestão do Serviço de Transporte Complementar Escolar do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal. Brasília, 2024a. Disponível em: https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/2106a0c0cd7d45b6bf4d80cca73cb99f/exec_de_c_46010_2024.html#art1. Acesso em: out. 2025.

DISTRITO FEDERAL. **Portaria Conjunta n. 21, de 23 de agosto de 2024.** Brasília, DF: SEEDF/SEMOB/TCB. Brasília, 2024b. Disponível em: https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/2f2cd15c498846adb8a293d14e04d450/see_semob_tcb_poc_21_2024.html. Acesso em: mar. 2026.

DISTRITO FEDERAL. **Portaria Conjunta n. 25, de 18 de setembro de 2024.** Brasília, DF: SEEDF/TCB, 2024c. Disponível em: https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/f6c127efd9974a28a5741c230a766cad/see_tcb_poc_25_2024.html. Acesso em: mar. 2026.

DISTRITO FEDERAL. **Decreto n. 47.386, de 25 de junho de 2025.** Dispõe sobre medidas de racionalização de despesas públicas no âmbito do Governo do Distrito Federal e dá outras providências. Disponível em: https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/484c33ef61ae4e2d932c04a5abe894a5/Decreto_47386_25_06_2025.html. Acesso em: mar. 2025.

DISTRITO FEDERAL. **Lei n. 4.462, de 13 de janeiro de 2010.** Dispõe sobre o Passe Livre Estudantil nas modalidades de transporte público coletivo. Disponível em: https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/62189/Lei_4462_13_01_2010.pdf. Acesso em: out. 2025.



DISTRITO FEDERAL. **Lei n. 6.352, de 7 de agosto de 2019.** Dispõe sobre as diretrizes orçamentárias para o exercício financeiro de 2020 e dá outras providências. Disponível em: <https://www.economia.df.gov.br/2020-n-6-352-07-08-2019/>. Acesso em: out. 2025.

DISTRITO FEDERAL. **Lei n. 6.490, de 29 de janeiro de 2020.** Dispõe sobre o Plano Plurianual do Distrito Federal para o quadriênio 2020-2023. Brasília, 2020a. Disponível em: <https://www.economia.df.gov.br/documents/d/seec/compilado-lei-6490-2020-atualizada-pelo-decreto-45376-de-29-12-2023-1-pdf>. Acesso em: out. 2025.

DISTRITO FEDERAL. **Lei n. 6.664, de 3 de setembro de 2020.** Dispõe sobre as diretrizes orçamentárias para o exercício financeiro de 2021 e dá outras providências. Brasília, 2020b. Disponível em: <https://www.economia.df.gov.br/2021-n-6-664-03-09-2020/>. Acesso em: out. 2025.

DISTRITO FEDERAL. **Projeto de Lei Orçamentária Anual 2020.** Compatibilização das Programações Constantes do Projeto de Lei Orçamentária Anual 2020 com as Prioridades do Anexo de Metas e Prioridades Constantes da LDO 2020. Brasília, 2020c. Disponível em: <https://www.economia.df.gov.br/documents/d/seec/f1-compatibilidade-prioridades-da-ldo-x-ploa-ok-pdf>. Acesso em: out. 2025.

DISTRITO FEDERAL. **Lei n. 6.934, de 5 de agosto de 2021.** Dispõe sobre as diretrizes orçamentárias para o exercício financeiro de 2022 e dá outras providências. Brasília, 2021a. Disponível em: <https://www.economia.df.gov.br/ldo-2022-lei-n-6-934-2021-versao-original/>. Acesso em: out. 2025.

DISTRITO FEDERAL. **Projeto de Lei Orçamentária Anual 2021.** Compatibilização das Programações Constantes do Projeto de Lei Orçamentária Anual 2021 com as Prioridades do Anexo de Metas e Prioridades Constantes da LDO 2021. Brasília, 2021b. Disponível em: <https://www.economia.df.gov.br/documents/d/seec/m8-compatibilidade-prioridades-da-ldo-x-ploa-siggo-pdf-1>. Acesso em: out. 2025.

DISTRITO FEDERAL. **Lei n. 7.171, de 1 de agosto de 2022.** Dispõe sobre as diretrizes orçamentárias para o exercício financeiro de 2023 e dá outras providências. Brasília, 2022a. Disponível em: <https://www.economia.df.gov.br/ldo-2023-lei-n-7-171-2022-versao-original/>. Acesso em: out. 2025.

DISTRITO FEDERAL. **Projeto de Lei Orçamentária Anual 2022.** Compatibilização das Programações Constantes do Projeto de Lei Orçamentária Anual 2022 com as Prioridades do Anexo de Metas e Prioridades Constantes da LDO 2022. Brasília, 2022b. Disponível em: <https://www.economia.df.gov.br/documents/d/seec/m8-compatibilidade-oco-prioridades-da-ldo-x-ploa-ok-siggo-pdf>. Acesso em: out. 2025.



DISTRITO FEDERAL. **Lei n. 7.313, de 27 de julho de 2023.** Dispõe sobre as diretrizes orçamentárias para o exercício financeiro de 2024 e dá outras providências. Brasília, 2023a. Disponível em: <https://www.economia.df.gov.br/lei-no-7-313-de-27-07-2023-versao-original/>. Acesso em: out. 2025.

DISTRITO FEDERAL. **Lei n. 7.378, de 29 de dezembro de 2023.** Dispõe sobre o Plano Plurianual do Distrito Federal para o quadriênio 2024-2027. Brasília, 2023b. Disponível em: <https://www.economia.df.gov.br/documents/d/seec/lei-do-ppa-2024-2027-atualizada-exercicio-2025>. Acesso em: out. 2025.

DISTRITO FEDERAL. **Plano Estratégico do Distrito Federal 2019-2060 – Edição Revisada 2023.** Brasília, 2023c. Disponível em: https://planoestrategico.df.gov.br/documentos/BOOK_PLANO_ESTRATEGICO_DF.pdf. Acesso em: out. 2025.

DISTRITO FEDERAL. **Projeto de Lei Orçamentária Anual 2023.** Compatibilização das Programações Constantes do Projeto de Lei Orçamentária Anual 2023 com as Prioridades do Anexo de Metas e Prioridades Constantes da LDO 2023. Brasília, 2023d. Disponível em: https://www.economia.df.gov.br/documents/d/seec/m8___compatibilidade___prioridades_da_ldo_x_ploa___siggo_-pdf. Acesso em: out. 2025.

DISTRITO FEDERAL. **Lei n. 7.549, de 30 de julho de 2024.** Dispõe sobre as diretrizes orçamentárias para o exercício financeiro de 2025 e dá outras providências. Brasília, 2024a. Disponível em: <https://www.economia.df.gov.br/pt/ldo-2025-lei-no-7-549-30-07-2024>. Acesso em: out. 2025.

DISTRITO FEDERAL. **Projeto de Lei Orçamentária Anual 2024.** Compatibilização das Programações Constantes do Projeto de Lei Orçamentária Anual 2024 com as Prioridades do Anexo de Metas e Prioridades Constantes da LDO 2024. Brasília, 2024b. Disponível em: <https://www.economia.df.gov.br/documents/d/seec/m8-compatibilidade-prioridades-da-ldo-x-ploa-siggo-pdf-3>. Acesso em: out. 2025.

DISTRITO FEDERAL. **Projeto de Lei Orçamentária Anual 2025.** Compatibilização das Programações Constantes do Projeto de Lei Orçamentária Anual 2025 com as Prioridades do Anexo de Metas e Prioridades Constantes da LDO 2025. Disponível em: <https://www.economia.df.gov.br/documents/d/seec/m8-compatibilidade-prioridades-da-ldo-x-ploa-siggo-pdf>. Acesso em: out. 2025.

RIBEIRO, Andreia Couto; JESUS, Wellington Ferreira de. A origem do transporte escolar na legislação brasileira entre os séculos XIX e XXI: uma conquista para a educação básica? **GT: Política e Gestão da Educação Básica e Superior.** Brasília: Universidade Católica de Brasília, 2013. Disponível em: <https://pt.slideshare.net/EduardaGomes88/lido-artigo-a-origem-do-transporte-escolar-na-legislao-brasileira>. Acesso em: mar. 2026.



RIBEIRO, Andreia Couto; JESUS, Wellington Ferreira de. A trajetória histórica da política pública de transporte escolar: um olhar sob a assistência dos programas federais para a educação básica. **Revista HISTEDBR On-line**, Campinas, n. 66, p. 135-159, dez. 2015. ISSN 1676-2584. Disponível em: <https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/histedbr/article/view/8641760>. Acesso em: mar. 2026.

ROCHA, Beatriz Botelho Menezes da. **Transporte escolar público do Distrito Federal à luz da abordagem de arranjos de implementação**: crescimento e mutações de uma política do urbano. 2024. 132 f. Dissertação (Mestrado Profissional em Governança e Desenvolvimento) – Escola Nacional de Administração Pública, Brasília, 2024. Disponível em: <http://repositorio.enap.gov.br/handle/1/8374>. Acesso em: mar. 2026.

SECRETARIA DE ESTADO DE ECONOMIA (SEEC). **Manual Técnico de Orçamento (MTO)**. 1ª versão. 2025 Disponível em: <https://www.transparencia.df.gov.br/arquivos/MTO-2025-Manual-T%C3%A9cnico-Or%C3%A7amento.pdf>. Acesso em: jan. 2026

SECRETARIA DE ESTADO DE ECONOMIA (SEEC). **Relatório de Desempenho Físico-Financeiro por Programa de Trabalho** – Anexo I. Brasília, 2021. Disponível em: https://www.economia.df.gov.br/documents/d/seec/2021_sag_60-bim_compressed1-pdf. Acesso em: mar. 2026.

SECRETARIA DE ESTADO DE ECONOMIA (SEEC). **Relatório de Desempenho Físico-Financeiro por Programa de Trabalho** – Anexo I. Brasília, 2022. Disponível em: https://www.economia.df.gov.br/documents/d/seec/2022_sag-60-bim-pdf. Acesso em: mar. 2026.

SECRETARIA DE ESTADO DE ECONOMIA (SEEC). **Relatório de Desempenho Físico-Financeiro por Programa de Trabalho** – Anexo I. Brasília, 2023. Disponível em: https://www.economia.df.gov.br/documents/d/seec/sag_60-bim_2023-1-pdf. Acesso em: mar. 2026.

SECRETARIA DE ESTADO DE ECONOMIA (SEEC). **Relatório de Desempenho Físico-Financeiro por Programa de Trabalho** – Anexo I. Brasília, 2024. Disponível em: https://www.economia.df.gov.br/documents/d/seec/2024_sag_6-bim-1-pdf. Acesso em: mar. 2026.

SECRETARIA DE ESTADO DE ECONOMIA (SEEC). **Relatório de Desempenho Físico-Financeiro por Programa de Trabalho** – Anexo I. Brasília, 2025. Disponível em: https://www.economia.df.gov.br/documents/d/seec/2025_sag_6-bim_compressed-pdf. Acesso em: mar. 2026.

SECRETARIA DE ESTADO DE EDUCAÇÃO DO DISTRITO FEDERAL (SEEDF). **Portaria n. 192, de 10 de junho de 2019**. Estabelece os critérios e procedimentos para oferta



do transporte escolar aos estudantes da Rede Pública de Ensino do Distrito Federal. Brasília, 2019. Disponível em:

https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/6a1c6cdf1aeb49dead08f8369cd8b116/Portaria_192_10_06_2019.html. Acesso em: out. 2025.

SECRETARIA DE ESTADO DE EDUCAÇÃO DO DISTRITO FEDERAL (SEEDF). SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE DO DISTRITO FEDERAL (SEMOB). SOCIEDADE DE TRANSPORTES COLETIVOS DE BRASÍLIA (TCB). **Convênio de cooperação técnica celebrado entre a SEEDF, a SEMOB e a TCB**. Disponível em: https://tcb.df.gov.br/wp-content/uploads/2020/05/SEI_GDF-34598151-Contrato-1.pdf. Acesso em: out. 2025.

SECRETARIA DE ESTADO DE EDUCAÇÃO DO DISTRITO FEDERAL (SEEDF). SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE DO DISTRITO FEDERAL (SEMOB). SOCIEDADE DE TRANSPORTES COLETIVOS DE BRASÍLIA (TCB). **Portaria Conjunta n. 3, de 29 de julho de 2020**. Define as atribuições dos representantes para acompanhamento das demandas concernentes ao Serviço de Transporte Complementar Escolar – STCE, de que trata o Termo de Convênio n. 01/2020, e dá outras providências. Disponível em: https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/590d88109cd34ba783d20197f2bf326e/Portaria_Conjunta_3_29_07_2020.html. Acesso em: out. 2025.

SECRETARIA DE ESTADO DE EDUCAÇÃO DO DISTRITO FEDERAL (SEEDF). SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE DO DISTRITO FEDERAL (Semob). SOCIEDADE DE TRANSPORTES COLETIVOS DE BRASÍLIA (TCB). **Portaria Conjunta n. 21, de 23 de agosto de 2024**. Define as atribuições dos representantes para acompanhamento das demandas concernentes ao Serviço de Transporte Complementar Escolar. Disponível em: https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/2f2cd15c498846adb8a293d14e04d450/see_semob_tcb_poc_21_2024.html#capIII_art13. Acesso em: out. 2025.

SINDICATO DOS PROFESSORES DO DISTRITO FEDERAL. **Calendário Escolar. 2021 – 2025**. Disponível em: <https://www.sinprodf.org.br/servicos/calendario-escolar/>. Acesso em: abr. 2026.

SOCIEDADE DE TRANSPORTES COLETIVOS DE BRASÍLIA (TCB). **Estatuto Social. 2023**. Disponível em: <https://tcb.df.gov.br/wp-content/uploads/2024/03/Estatuto-Social-TCB-2023.pdf>. Acesso em: out. 2025.



APÊNDICE I – Questionário enviado aos Alunos/Responsáveis

07/04/2026, 07:47

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Aluno ou Responsável

Diagnóstico do Transporte Escolar - Aluno ou Responsável

Este questionário é uma das ações programadas para elaboração do diagnóstico do Transporte Escolar no âmbito do Distrito Federal. Ao final, as respostas serão consolidadas, gerando dados e estatísticas que subsidiarão sugestões de melhorias e o aperfeiçoamento do Programa de Transporte Escolar.

Ressalta-se que:

- **Não se trata de auditoria.** Portanto, não visa apontar falhas ou aplicação de penalidades, mas sim compreender o processo de Transporte Escolar como um todo e propor melhorias no processo.
- As informações prestadas são **anônimas**. Não haverá identificação do(a) respondente. As respostas serão utilizadas apenas de forma agregada.
- As perguntas devem ser respondidas levando-se em conta o cenário atual e real, para que o resultado seja o mais preciso e fidedigno possível.

ATENÇÃO!

Caso a página do formulário permaneça inativa por um período prolongado, a sessão será expirada e o formulário retornará ao início, sem possibilidade de recuperação das respostas já informadas.

Portanto, pedimos, por gentileza, que reserve um tempo adequado para realizar o preenchimento.

Existe(m) 36 questão(ões) neste questionário.

Informações Gerais



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

SEGUNDA VICE-PRESIDÊNCIA

Consultoria Técnico-Legislativa de Fiscalização, Controle, Acompanhamento de Políticas e Contas Públicas e Execução Orçamentária



07/04/2026, 07:47

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Aluno ou Responsável

Qual sua idade? *

Por favor, coloque sua resposta aqui:

anos

Qual seu sexo? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Feminino
- ☐ Masculino
- ☐ Prefiro não dizer

Qual sua série escolar? *

Por favor, coloque sua resposta aqui:

Há quantos anos vai para a Escola de ônibus escolar? *

Por favor, coloque sua resposta aqui:

anos



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

SEGUNDA VICE-PRESIDÊNCIA

Consultoria Técnico-Legislativa de Fiscalização, Controle, Acompanhamento de Políticas e Contas Públicas e Execução Orçamentária



07/04/2026, 07:47

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Aluno ou Responsável

Há quantos anos mora no mesmo lugar e faz o mesmo percurso de ônibus?

*

Por favor, coloque sua resposta aqui:

anos

Depois que solicitou transporte escolar, em quanto tempo foi autorizado o uso? *

Por favor, coloque sua resposta aqui:



07/04/2026, 07:47

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Aluno ou Responsável

Mora em qual Região Administrativa? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Água Quente
- ☐ Arapoanga
- ☐ Águas Claras
- ☐ Arniqueira
- ☐ Brazlândia
- ☐ Candangolândia
- ☐ Ceilândia
- ☐ Cruzeiro
- ☐ Fercal
- ☐ Gama
- ☐ Guará
- ☐ Itapoã
- ☐ Jardim Botânico
- ☐ Lago Norte
- ☐ Lago Sul
- ☐ Núcleo Bandeirante
- ☐ Paranoá
- ☐ Park Way
- ☐ Planaltina
- ☐ Plano Piloto
- ☐ Recanto das Emas
- ☐ Riacho Fundo
- ☐ Riacho Fundo II
- ☐ Samambaia
- ☐ Santa Maria
- ☐ São Sebastião
- ☐ SCIA/Estrutural
- ☐ SIA

<https://pesquisa.cl.df.gov.br/index.php/admin/printablesurvey/sa/index/surveyid/768665>

4/16



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

SEGUNDA VICE-PRESIDÊNCIA

Consultoria Técnico-Legislativa de Fiscalização, Controle, Acompanhamento
de Políticas e Contas Públicas e Execução Orçamentária



07/04/2026, 07:47

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Aluno ou Responsável

- ☐ Sobradinho
- ☐ Sobradinho II
- ☐ Sol Nascente e Pôr do Sol
- ☐ Sudoeste/Octogonal
- ☐ Taguatinga
- ☐ Varjão
- ☐ Vicente Pires



07/04/2026, 07:47

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Aluno ou Responsável

Estuda em qual Região Administrativa? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Água Quente
- ☐ Arapoanga
- ☐ Águas Claras
- ☐ Arniqueira
- ☐ Brazlândia
- ☐ Candangolândia
- ☐ Ceilândia
- ☐ Cruzeiro
- ☐ Fercal
- ☐ Gama
- ☐ Guará
- ☐ Itapoã
- ☐ Jardim Botânico
- ☐ Lago Norte
- ☐ Lago Sul
- ☐ Núcleo Bandeirante
- ☐ Paranoá
- ☐ Park Way
- ☐ Planaltina
- ☐ Plano Piloto
- ☐ Recanto das Emas
- ☐ Riacho Fundo
- ☐ Riacho Fundo II
- ☐ Samambaia
- ☐ Santa Maria
- ☐ São Sebastião
- ☐ SCIA/Estrutural
- ☐ SIA

<https://pesquisa.cl.df.gov.br/index.php/admin/printablesurvey/sa/index/surveyid/768665>

6/16



07/04/2026, 07:47

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Aluno ou Responsável

- ☐ Sobradinho
- ☐ Sobradinho II
- ☐ Sol Nascente e Pôr do Sol
- ☐ Sudoeste/Octogonal
- ☐ Taguatinga
- ☐ Varjão
- ☐ Vicente Pires

Estuda em qual turno? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Manhã
- ☐ Tarde
- ☐ Noite
- ☐ Integral

Operacionalização

O monitor do ônibus o trata com cordialidade? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
- ☐ Não



07/04/2026, 07:47

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Aluno ou Responsável

É frequente a troca de **monitores** de ônibus? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
☐ Não

É frequente a troca de **motorista** de ônibus? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
☐ Não

Qual a duração aproximada do percurso (em minutos)?
*

Por favor, coloque sua resposta aqui:

A parada de ônibus é próxima à sua residência? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
☐ Não



07/04/2026, 07:47

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Aluno ou Responsável

O ônibus passa, quase sempre, no horário acordado? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
☐ Não

Se não, quantos minutos costuma atrasar? *

Por favor, coloque sua resposta aqui:

minutos

O ônibus chega a tempo, quase sempre, do começo da aula? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
☐ Não

Se não, quantos minutos costuma atrasar? *

Por favor, coloque sua resposta aqui:

minutos



07/04/2026, 07:47

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Aluno ou Responsável

Já ocorreu de interromperem o serviço por conta de falhas do ônibus? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
☐ Não

Se sim, quando ocorreu a última falha? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Neste mês
☐ Neste semestre
☐ Semestre anterior
☐ Ano passado

O problema foi resolvido a tempo de você chegar até a Escola? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
☐ Não



07/04/2026, 07:47

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Aluno ou Responsável

Você já vivenciou a interrupção do serviço por conta do mau tempo? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
- ☐ Não

Se sim, quando ocorreu a última vez? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Neste mês
- ☐ Neste semestre
- ☐ Semestre anterior
- ☐ Ano passado

A situação foi resolvida a tempo de você ainda ir à Escola? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
- ☐ Não



07/04/2026, 07:47

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Aluno ou Responsável

**Seu responsável sempre o leva e o recebe na parada de
ônibus? ***

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
- ☐ Não
- ☐ Não se aplica

**Os alunos são disciplinados durante o percurso do
ônibus? ***

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
- ☐ Não

Você falta muito às aulas? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
- ☐ Não



07/04/2026, 07:47

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Aluno ou Responsável

Se sim, quando foi sua última falta? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Neste mês
- ☐ Neste semestre
- ☐ Semestre anterior
- ☐ Ano passado

Segurança e Limpeza

O veículo apresenta pintura com o dístico "Escolar"? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
- ☐ Não
- ☐ Não sei

Todos os assentos têm cintos de segurança funcionais? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
- ☐ Não
- ☐ Não sei



07/04/2026, 07:47

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Aluno ou Responsável

O veículo tem saída de emergência? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
- ☐ Não
- ☐ Não sei

O veículo é limpo tanto interna quanto externamente? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
- ☐ Não
- ☐ Não sei

Satisfação

**Você está contente com o serviço de transporte escolar
prestado? ***

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
- ☐ Não



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

SEGUNDA VICE-PRESIDÊNCIA

Consultoria Técnico-Legislativa de Fiscalização, Controle, Acompanhamento de Políticas e Contas Públicas e Execução Orçamentária



07/04/2026, 07:47

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Aluno ou Responsável

Se sim, qual o motivo? *

Por favor, coloque sua resposta aqui:

Se não, qual o motivo? *

Por favor, coloque sua resposta aqui:

Caso tenha sugestões para a melhoria do serviço de transporte escolar, favor registrá-las abaixo:

Por favor, coloque sua resposta aqui:

Agradecemos pela sua participação!

Informamos que os dados consolidados da pesquisa — excluídos os dados pessoais — serão disponibilizados, em formato de painéis, no site do Observatório Cidadão da Câmara

<https://pesquisa.cl.df.gov.br/index.php/admin/printablesurvey/sa/index/surveyid/768665>

15/16



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

SEGUNDA VICE-PRESIDÊNCIA

Consultoria Técnico-Legislativa de Fiscalização, Controle, Acompanhamento
de Políticas e Contas Públicas e Execução Orçamentária



07/04/2026, 07:47

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Aluno ou Responsável

Legislativa do Distrito Federal, após o encerramento do período de preenchimento.

19/12/2025 – 23:59

Enviar seu questionário.

Obrigado por ter preenchido o questionário.



APÊNDICE II – Questionário enviado aos Diretores de escola

07/04/2026, 07:48

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Diretores

Diagnóstico do Transporte Escolar - Diretores

Este questionário é uma das ações programadas para elaboração do diagnóstico do Transporte Escolar no âmbito do Distrito Federal. Ao final, as respostas serão consolidadas, gerando dados e estatísticas que subsidiarão sugestões de melhorias e o aperfeiçoamento do Programa de Transporte Escolar.

Ressalta-se que:

- **Não se trata de auditoria.** Portanto, não visa apontar falhas ou aplicação de penalidades, mas sim compreender o processo de Transporte Escolar como um todo e propor melhorias no processo.
- As informações prestadas são **anônimas**. Não haverá identificação do(a) respondente. As respostas serão utilizadas apenas de forma agregada.
- As perguntas devem ser respondidas levando-se em conta o cenário atual e real, para que o resultado seja o mais preciso e fidedigno possível.

ATENÇÃO!

Caso a página do formulário permaneça inativa por um período prolongado, a sessão será expirada e o formulário retornará ao início, sem possibilidade de recuperação das respostas já informadas.

Portanto, pedimos, por gentileza, que reserve um tempo adequado para realizar o preenchimento.

Existe(m) 45 questão(ões) neste questionário.

Informações Gerais



07/04/2026, 07:48

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Diretores

Atua em qual CRE? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ BRAZLÂNDIA
- ☐ CEILÂNDIA
- ☐ GAMA
- ☐ GUARÁ
- ☐ NÚCLEO BANDEIRANTE
- ☐ PARANOÁ
- ☐ PLANALTINA
- ☐ PLANO PILOTO
- ☐ RECANTO DAS EMAS
- ☐ SAMAMBAIA
- ☐ SANTA MARIA
- ☐ SÃO SEBASTIÃO
- ☐ SOBRADINHO
- ☐ TAGUATINGA

Qual sua idade?

*

Por favor, coloque sua resposta aqui:

anos



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

SEGUNDA VICE-PRESIDÊNCIA

Consultoria Técnico-Legislativa de Fiscalização, Controle, Acompanhamento de Políticas e Contas Públicas e Execução Orçamentária



07/04/2026, 07:48

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Diretores

Há quantos anos atua na atual Escola? *

Por favor, coloque sua resposta aqui:

anos

Qual seu sexo? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Feminino
- ☐ Masculino
- ☐ Prefiro não dizer

Há quantos anos atua na área da educação? *

Por favor, coloque sua resposta aqui:

anos

Há quantos anos exerce a atual função? *

Por favor, coloque sua resposta aqui:

anos

<https://pesquisa.cl.df.gov.br/index.php/admin/printablesurvey/sa/index/surveyid/687229>

3/15



07/04/2026, 07:48

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Diretores

Você acompanha chegada e saída de alunos transportados e a situação dos veículos que atendem à Escola que dirige? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
- ☐ Não
- ☐ Às vezes

Operacionalização

Você mantém contato com os profissionais que fazem o transporte escolar? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
- ☐ Não

É frequente o rodízio de monitores nas rotas? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
- ☐ Não



07/04/2026, 07:48

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Diretores

É frequente o rodízio de motoristas nas rotas? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
☐ Não

É frequente o atraso dos veículos que atendem à Escola que dirige? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
☐ Não

Se sim, é generalizado ou em percursos específicos? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Generalizado
☐ Percursos específicos

Já houve interrupção do serviço por conta de falhas nos veículos? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
☐ Não



07/04/2026, 07:48

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Diretores

Se sim, quando foi a última vez? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Neste mês
- ☐ Neste semestre
- ☐ Semestre anterior
- ☐ Ano passado

Foi sanada a tempo de os alunos ainda irem à Escola? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
- ☐ Não

**Já ocorreu interrupção do serviço por conta de
intempéries? ***

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
- ☐ Não



07/04/2026, 07:48

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Diretores

Se sim, quando ocorreu a última? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Neste mês
- ☐ Neste semestre
- ☐ Semestre anterior
- ☐ Ano passado

Foi sanada a tempo de os alunos ainda irem à Escola? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
- ☐ Não

Alguma vez teve ciência sobre a ocorrência de algum responsável não receber o aluno no desembarque?

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
- ☐ Não



07/04/2026, 07:48

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Diretores

Se sim, quando foi a última ocorrência? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Neste mês
- ☐ Neste semestre
- ☐ Semestre anterior
- ☐ Ano passado

Teve que se reunir com o responsável para discutir essa situação? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
- ☐ Não

Se sim, houve registro em ata? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
- ☐ Não

Ao que lhe consta, os alunos são disciplinados durante o percurso do transporte escolar? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
- ☐ Não

<https://pesquisa.cl.df.gov.br/index.php/admin/printablesurvey/sa/index/surveyid/687229>

8/15



07/04/2026, 07:48

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Diretores

Já teve ciência de algum problema relevante envolvendo alunos durante os percursos? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
- ☐ Não

Se sim, quando foi a última ocorrência? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Neste mês
- ☐ Neste semestre
- ☐ Semestre anterior
- ☐ Ano passado

Teve que se reunir com o responsável para discutir essa situação? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
- ☐ Não

Se sim, houve registro em ata? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
- ☐ Não

<https://pesquisa.cl.df.gov.br/index.php/admin/printablesurvey/sa/index/surveyid/687229>

9/15



07/04/2026, 07:48

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Diretores

A frequência dos alunos usuários do transporte escolar é alta (acima de 80%)? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
- ☐ Não
- ☐ Não sei

Atualmente, há algum aluno usuário do transporte escolar que esteja infrequente (acima de 10 faltas)? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
- ☐ Não

Se sim, quantas faltas ele tem até o momento? *

Por favor, coloque sua resposta aqui:

Já houve aluno desligado do benefício de transporte escolar por infrequência injustificada? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
- ☐ Não



07/04/2026, 07:48

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Diretores

Se sim, quando foi a última ocorrência? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Neste mês
- ☐ Neste semestre
- ☐ Semestre anterior
- ☐ Ano passado

Segurança

Os veículos apresentam pintura com o dístico "Escolar"? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
- ☐ Não
- ☐ Não sei

Os veículos têm cintos de segurança funcionais? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
- ☐ Não
- ☐ Não sei



07/04/2026, 07:48

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Diretores

Os veículos têm saídas de emergência? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
- ☐ Não
- ☐ Não sei

Os pneus dos veículos estão em boas condições *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
- ☐ Não
- ☐ Não sei

Uso dos Veículos

Os veículos são acessíveis e reservam assento para prioridades por lei? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
- ☐ Não
- ☐ Não sei



07/04/2026, 07:48

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Diretores

De acordo com sua observação, os veículos são utilizados somente para transporte escolar de alunos? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
☐ Não

Os veículos transportam alunos em atividades extracurriculares, como jogos escolares, visitas a feiras e congressos etc.? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
☐ Não

Existe autorização especial de algum responsável para acompanhar o aluno nos veículos que atendem à Escola? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
☐ Não
☐ Não sei

Satisfação da clientela



07/04/2026, 07:48

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Diretores

Você já recebeu reclamação do serviço de transporte escolar? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
☐ Não

Se sim, a situação foi registrada? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
☐ Não

A situação foi sanada? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
☐ Não

Você já recebeu elogios sobre o serviço de transporte escolar? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
☐ Não



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

SEGUNDA VICE-PRESIDÊNCIA

Consultoria Técnico-Legislativa de Fiscalização, Controle, Acompanhamento de Políticas e Contas Públicas e Execução Orçamentária



07/04/2026, 07:48

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Diretores

Caso tenha sugestões para a melhoria do serviço de transporte escolar, favor registrá-las abaixo:

Por favor, coloque sua resposta aqui:

Agradecemos pela sua participação!

Informamos que os dados consolidados da pesquisa — excluídos os dados pessoais — serão disponibilizados, em formato de painéis, no site do Observatório Cidadão da Câmara Legislativa do Distrito Federal, após o encerramento do período de preenchimento.

19/12/2025 – 23:59

Enviar seu questionário.

Obrigado por ter preenchido o questionário.

<https://pesquisa.cl.df.gov.br/index.php/admin/printablesurvey/sa/index/surveyid/687229>

15/15



APÊNDICE III – Questionário enviado aos Secretários Escolares

07/04/2026, 07:48

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Secretário

Diagnóstico do Transporte Escolar - Secretário

Este questionário é uma das ações programadas para elaboração do diagnóstico do Transporte Escolar no âmbito do Distrito Federal. Ao final, as respostas serão consolidadas, gerando dados e estatísticas que subsidiarão sugestões de melhorias e o aperfeiçoamento do Programa de Transporte Escolar.

Ressalta-se que:

- **Não se trata de auditoria.** Portanto, não visa apontar falhas ou aplicação de penalidades, mas sim compreender o processo de Transporte Escolar como um todo e propor melhorias no processo.
- As informações prestadas são **anônimas**. Não haverá identificação do(a) respondente. As respostas serão utilizadas apenas de forma agregada.
- As perguntas devem ser respondidas levando-se em conta o cenário atual e real, para que o resultado seja o mais preciso e fidedigno possível.

ATENÇÃO!

Caso a página do formulário permaneça inativa por um período prolongado, a sessão será expirada e o formulário retornará ao início, sem possibilidade de recuperação das respostas já informadas.

Portanto, pedimos, por gentileza, que reserve um tempo adequado para realizar o preenchimento.

Existe(m) 48 questão(ões) neste questionário.

Informações Gerais



07/04/2026, 07:48

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Secretário

Atua em qual CRE? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ BRAZLÂNDIA
- ☐ CEILÂNDIA
- ☐ GAMA
- ☐ GUARÁ
- ☐ NÚCLEO BANDEIRANTE
- ☐ PARANOÁ
- ☐ PLANALTINA
- ☐ PLANO PILOTO
- ☐ RECANTO DAS EMAS
- ☐ SAMAMBAIA
- ☐ SANTA MARIA
- ☐ SÃO SEBASTIÃO
- ☐ SOBRADINHO
- ☐ TAGUATINGA

Qual sua idade? *

Por favor, coloque sua resposta aqui:

anos



07/04/2026, 07:48

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Secretário

Qual seu sexo? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Feminino
☐ Masculino
☐ Prefiro não dizer

Há quantos anos atua na área da educação?

*

Por favor, coloque sua resposta aqui:

anos

Há quantos anos atua na atual Escola?

*

Por favor, coloque sua resposta aqui:

anos

Há quantos anos está como Secretário?

*

Por favor, coloque sua resposta aqui:

anos

<https://pesquisa.cl.df.gov.br/index.php/admin/printablesurvey/sa/index/surveyid/926494>

3/16



07/04/2026, 07:48

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Secretário

Em quais turnos do dia você atua como Secretário? *

Por favor, escolha as opções que se aplicam:

☐ Manhã

☐ Tarde

☐ Noite

Operacionalização

Quantos alunos a Escola atende no total? *

Por favor, coloque sua resposta aqui:

alunos

**Quantos desses alunos fazem uso de ônibus escolar
para ir à Escola? ***

Por favor, coloque sua resposta aqui:

alunos



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

SEGUNDA VICE-PRESIDÊNCIA

Consultoria Técnico-Legislativa de Fiscalização, Controle, Acompanhamento de Políticas e Contas Públicas e Execução Orçamentária



07/04/2026, 07:48

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Secretário

Em média, quanto tempo (em dias) leva o processo de autorização para uso do transporte? *

Por favor, coloque sua resposta aqui:

dias

Atualmente, o Estabelecimento apresenta demanda reprimida aguardando análise? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
☐ Não

Se sim, quantos pedidos? *

Por favor, coloque sua resposta aqui:

É frequente muitos alunos, ou responsáveis, procurarem por transporte escolar e não ter direito ao uso? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
☐ Não

<https://pesquisa.cl.df.gov.br/index.php/admin/printablesurvey/sa/index/surveyid/926494>

5/16



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

SEGUNDA VICE-PRESIDÊNCIA

Consultoria Técnico-Legislativa de Fiscalização, Controle, Acompanhamento
de Políticas e Contas Públicas e Execução Orçamentária



07/04/2026, 07:48

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Secretário

Se sim, qual o percentual aproximado de pedidos
negados em relação ao todo? *

Por favor, coloque sua resposta aqui:

%

Você mantém contato com os profissionais que fazem o
transporte escolar? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
☐ Não

É frequente o rodízio de **monitores** nas rotas? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
☐ Não

É frequente o rodízio de **motoristas** nas rotas? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
☐ Não

<https://pesquisa.cl.df.gov.br/index.php/admin/printablesurvey/sa/index/surveyid/926494>

6/16



07/04/2026, 07:48

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Secretário

É frequente o atraso dos veículos que atendem à Escola? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
☐ Não

Se sim, é generalizado ou em percursos específicos? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Generalizado
☐ Percursos específicos

Já houve interrupção do serviço por conta de falhas nos veículos? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
☐ Não

Se sim, quando foi a última vez? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Neste mês
☐ Neste semestre
☐ Semestre anterior
☐ Ano passado

<https://pesquisa.cl.df.gov.br/index.php/admin/printablesurvey/sa/index/surveyid/926494>

7/16



07/04/2026, 07:48

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Secretário

Foi sanada a tempo de os alunos ainda irem à Escola? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
☐ Não

**Já ocorreu interrupção do serviço por conta de
intempéries? ***

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
☐ Não

Se sim, quando ocorreu a última? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Neste mês
☐ Neste semestre
☐ Semestre anterior
☐ Ano passado

Foi sanada a tempo de os alunos ainda irem à Escola? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
☐ Não



07/04/2026, 07:48

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Secretário

Alguma vez teve ciência sobre a ocorrência de algum responsável não receber o aluno no desembarque?

*

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
☐ Não

Se sim, quando foi a última ocorrência? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Neste mês
☐ Neste semestre
☐ Semestre anterior
☐ Ano passado

Teve que se reunir com o responsável para discutir essa situação?

*

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
☐ Não



07/04/2026, 07:48

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Secretário

Se sim, a equipe gestora registrou em ata?

*

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

☐ Sim

☐ Não

Ao que lhe consta, os alunos são disciplinados durante
o percurso do transporte escolar?

*

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

☐ Sim

☐ Não

Já teve ciência de algum problema relevante
envolvendo alunos durante os percursos?

*

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

☐ Sim

☐ Não



07/04/2026, 07:48

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Secretário

Se sim, quando foi a última ocorrência? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Neste mês
- ☐ Neste semestre
- ☐ Semestre anterior
- ☐ Ano passado

**A equipe gestora teve que se reunir com o responsável
para discutir esse tipo de situação? ***

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
- ☐ Não

Se sim, houve registro em ata?

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
- ☐ Não



07/04/2026, 07:48

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Secretário

A frequência dos alunos usuários do transporte escolar
é alta (acima de 80%)?

*

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

☐ Sim

☐ Não

Atualmente, há algum aluno usuário do transporte
escolar que esteja infrequente (acima de 10 faltas)?

*

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

☐ Sim

☐ Não

Se sim, quantas faltas ele tem até o
momento?

*

Por favor, coloque sua resposta aqui:



07/04/2026, 07:48

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Secretário

Já houve aluno desligado do benefício de transporte escolar por infrequência injustificada?

*

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
☐ Não

Se sim, quando foi a última ocorrência? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Neste mês
☐ Neste semestre
☐ Semestre anterior
☐ Ano passado

Uso dos Veículos

De acordo com sua observação, os veículos são utilizados somente para transporte escolar de alunos?

*

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
☐ Não



07/04/2026, 07:48

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Secretário

Existe autorização especial de algum responsável para acompanhar o aluno nos veículos que atendem à Escola?

*

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
☐ Não
☐ Não sei

Os veículos transportam alunos em atividades extracurriculares, como jogos escolares, visitas a feiras e congressos etc.?

*

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
☐ Não

Os veículos são acessíveis e reservam assento para prioridades por lei?

*

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
☐ Não
☐ Não sei

Satisfação da clientela

<https://pesquisa.cl.df.gov.br/index.php/admin/printablesurvey/sa/index/surveyid/926494>

14/16



07/04/2026, 07:48

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Secretário

Você já recebeu reclamação do serviço de transporte escolar? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
☐ Não

Se sim, a situação foi registrada? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
☐ Não

E a situação foi sanada? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
☐ Não

Você já recebeu elogios sobre o serviço de transporte escolar?

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
☐ Não



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

SEGUNDA VICE-PRESIDÊNCIA

Consultoria Técnico-Legislativa de Fiscalização, Controle, Acompanhamento
de Políticas e Contas Públicas e Execução Orçamentária



07/04/2026, 07:48

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Secretário

Caso tenha sugestões para a melhoria do serviço de
transporte escolar, favor registrá-las abaixo:

Por favor, coloque sua resposta aqui:

Agradecemos pela sua participação!

Informamos que os dados consolidados da pesquisa — excluídos os dados pessoais — serão disponibilizados, em formato de painéis, no site do Observatório Cidadão da Câmara Legislativa do Distrito Federal, após o encerramento do período de preenchimento.

19/12/2025 – 23:59

Enviar seu questionário.

Obrigado por ter preenchido o questionário.



APÊNDICE IV – Questionário enviado aos Monitores Escolares

07/04/2026, 07:47

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Monitor

Diagnóstico do Transporte Escolar - Monitor

Este questionário é uma das ações programadas para elaboração do diagnóstico do Transporte Escolar no âmbito do Distrito Federal. Ao final, as respostas serão consolidadas, gerando dados e estatísticas que subsidiarão sugestões de melhorias e o aperfeiçoamento do Programa de Transporte Escolar.

Ressalta-se que:

- **Não se trata de auditoria.** Portanto, não visa apontar falhas ou aplicação de penalidades, mas sim compreender o processo de Transporte Escolar como um todo e propor melhorias no processo.
- As informações prestadas são **anônimas**. Não haverá identificação do(a) respondente. As respostas serão utilizadas apenas de forma agregada.
- As perguntas devem ser respondidas levando-se em conta o cenário atual e real, para que o resultado seja o mais preciso e fidedigno possível.

ATENÇÃO!

Caso a página do formulário permaneça inativa por um período prolongado, a sessão será expirada e o formulário retornará ao início, sem possibilidade de recuperação das respostas já informadas.

Portanto, pedimos, por gentileza, que reserve um tempo adequado para realizar o preenchimento.

Existe(m) 54 questão(ões) neste questionário.

Informações Gerais

Qual sua idade? *

Por favor, coloque sua resposta aqui:

anos



07/04/2026, 07:47

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Monitor

Qual seu sexo? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Feminino
☐ Masculino
☐ Prefiro não dizer

Há quantos anos trabalha como monitor de transporte escolar? *

Por favor, coloque sua resposta aqui:

anos

Há quanto tempo está na atual empresa? *

Por favor, coloque sua resposta aqui:

Fez curso de formação para monitor de transporte escolar? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
☐ Não



07/04/2026, 07:47

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Monitor

Atua em qual CRE? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ BRAZLÂNDIA
- ☐ CEILÂNDIA
- ☐ GAMA
- ☐ GUARÁ
- ☐ NÚCLEO BANDEIRANTE
- ☐ PARANOÁ
- ☐ PLANALTINA
- ☐ PLANO PILOTO
- ☐ RECANTO DAS EMAS
- ☐ SAMAMBAIA
- ☐ SANTA MARIA
- ☐ SÃO SEBASTIÃO
- ☐ SOBRADINHO
- ☐ TAGUATINGA

Em quais turnos do dia você trabalha com transporte escolar? *

Por favor, escolha as opções que se aplicam:

- ☐ Manhã
- ☐ Tarde
- ☐ Noite

Planejamento e Operacionalização



07/04/2026, 07:47

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Monitor

É frequente o rodízio de monitores nas rotas? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

☐ Sim

☐ Não

Há quanto tempo está designado na atual rota? *

Por favor, coloque sua resposta aqui:

Quando ocorreu o último ajuste na rota para
atendimento a aluno ingressante? *

Por favor, coloque sua resposta aqui:

Qual a duração (em minutos) do percurso de rota mais
longo do seu dia? *

Por favor, coloque sua resposta aqui:

minutos



07/04/2026, 07:47

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Monitor

As paradas são próximas às residências dos alunos? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
☐ Não

**Enquanto esteve na monitoria deste veículo, recebeu
alguma inspeção de fiscais de contrato? ***

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
☐ Não

Se sim, quando foi a última vez? *

Por favor, coloque sua resposta aqui:



07/04/2026, 07:47

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Monitor

Já presenciou interrupção do serviço por conta de falhas do veículo? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
- ☐ Não

Se sim, quando ocorreu a última interrupção? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Neste mês
- ☐ Neste semestre
- ☐ Semestre anterior
- ☐ Ano passado

E foi sanada a tempo de os alunos ainda irem à Escola? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
- ☐ Não



07/04/2026, 07:47

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Monitor

Já presenciou interrupção do serviço por conta de mau tempo? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
☐ Não

Se sim, quando ocorreu a última vez? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Neste mês
☐ Neste semestre
☐ Semestre anterior
☐ Ano passado

E foi sanada a tempo de os alunos ainda irem à Escola? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
☐ Não

A empresa fornece diário de bordo? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
☐ Não

<https://pesquisa.cl.df.gov.br/index.php/admin/printablesurvey/sa/index/surveyid/253232>

7/18



07/04/2026, 07:47

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Monitor

Conhece todos os responsáveis por levar até a parada de ônibus e receber os alunos? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
☐ Não

Já ocorreu de algum responsável não ir receber o aluno? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
☐ Não

Se sim, quando foi a última vez? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Neste mês
☐ Neste semestre
☐ Semestre anterior
☐ Ano passado

E registrou a ocorrência no diário de bordo? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
☐ Não

<https://pesquisa.cl.df.gov.br/index.php/admin/printablesurvey/sa/index/surveyid/253232>

8/18



07/04/2026, 07:47

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Monitor

Os alunos no geral são disciplinados? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
☐ Não

Já houve problema relevante com algum aluno durante o percurso? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
☐ Não

Se sim, quando foi a última ocorrência? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Neste mês
☐ Neste semestre
☐ Semestre anterior
☐ Ano passado

E fez o registro no diário de bordo? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
☐ Não



07/04/2026, 07:47

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Monitor

A frequência dos alunos é alta (acima de 80%)? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
☐ Não

Atualmente, há algum aluno infrequente (acima de 10 faltas)? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
☐ Não

Se sim, a quantos dias ele está faltando? *

Por favor, coloque sua resposta aqui:

Já houve algum aluno desligado do transporte escolar por infrequência injustificada? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
☐ Não



07/04/2026, 07:47

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Monitor

Se sim, quando foi a última ocorrência? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Neste mês
- ☐ Neste semestre
- ☐ Semestre anterior
- ☐ Ano passado

Segurança

O veículo apresenta pintura com o dístico "Escolar"? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
- ☐ Não
- ☐ Não sei

**Todos os assentos contam com cintos de segurança
funcionais? ***

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
- ☐ Não
- ☐ Não sei



07/04/2026, 07:47

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Monitor

**As janelas do veículo têm travas que impeçam sua
abertura total? ***

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
- ☐ Não
- ☐ Não sei

O veículo dispõe de caixa de primeiros socorros? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
- ☐ Não
- ☐ Não sei

Se sim, você sabe utilizar? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
- ☐ Não



07/04/2026, 07:47

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Monitor

As saídas de emergência estão funcionando? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
- ☐ Não
- ☐ Não sei

Os pneus do veículo estão em boas condições? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
- ☐ Não
- ☐ Não sei

Uso dos Veículos

**O veículo é utilizado somente para transporte escolar
de alunos? ***

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
- ☐ Não



07/04/2026, 07:47

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Monitor

Existe autorização especial para que algum responsável
acompanhe o aluno no veículo? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
☐ Não

O veículo transporta alunos em atividades
extracurriculares, como jogos escolares, visitas a feiras
e congressos etc.? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
☐ Não

O veículo é acessível e reserva assento para
prioridades por lei? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
☐ Não

Fiscalização e Controle pela CRE/Escola



07/04/2026, 07:47

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Monitor

Os gestores escolares observam o estado de conservação, limpeza e segurança do veículo que você trabalha? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
☐ Não

Você mantém contato com a equipe escolar? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
☐ Não

Formação em Serviço

A empresa promove momentos formativos (capacitação em serviço)? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
☐ Não



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

SEGUNDA VICE-PRESIDÊNCIA

Consultoria Técnico-Legislativa de Fiscalização, Controle, Acompanhamento de Políticas e Contas Públicas e Execução Orçamentária



07/04/2026, 07:47

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Monitor

Se sim, qual a duração aproximada (em horas) dessas formações? *

Por favor, coloque sua resposta aqui:

horas

E qual a periodicidade aproximada durante o ano? *

Por favor, coloque sua resposta aqui:

Quais assuntos foram abordados? *

Por favor, coloque sua resposta aqui:



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

SEGUNDA VICE-PRESIDÊNCIA

Consultoria Técnico-Legislativa de Fiscalização, Controle, Acompanhamento
de Políticas e Contas Públicas e Execução Orçamentária



07/04/2026, 07:47

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Monitor

Caso tenha sugestões de temas a serem trabalhados,
favor registrá-las abaixo:

Por favor, coloque sua resposta aqui:

Satisfação

Você está contente com o seu trabalho? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
- ☐ Não

Caso tenha sugestões para a melhoria do serviço de
transporte escolar, favor registrá-las abaixo:

Por favor, coloque sua resposta aqui:

Agradecemos pela sua participação!

<https://pesquisa.cl.df.gov.br/index.php/admin/printablesurvey/sa/index/surveyid/253232>

17/18



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

SEGUNDA VICE-PRESIDÊNCIA

Consultoria Técnico-Legislativa de Fiscalização, Controle, Acompanhamento
de Políticas e Contas Públicas e Execução Orçamentária



07/04/2026, 07:47

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Monitor

Informamos que os dados consolidados da pesquisa — excluídos os dados pessoais — serão disponibilizados, em formato de painéis, no site do Observatório Cidadão da Câmara Legislativa do Distrito Federal, após o encerramento do período de preenchimento.

19/12/2025 – 23:59

Enviar seu questionário.

Obrigado por ter preenchido o questionário.



APÊNDICE V – Questionário enviado aos Motoristas

07/04/2026, 07:46

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Motorista

Diagnóstico do Transporte Escolar - Motorista

Este questionário é uma das ações programadas para elaboração do diagnóstico do Transporte Escolar no âmbito do Distrito Federal. Ao final, as respostas serão consolidadas, gerando dados e estatísticas que subsidiarão sugestões de melhorias e o aperfeiçoamento do Programa de Transporte Escolar.

Ressalta-se que:

- **Não se trata de auditoria.** Portanto, não visa apontar falhas ou aplicação de penalidades, mas sim compreender o processo de Transporte Escolar como um todo e propor melhorias no processo.
- As informações prestadas são **anônimas**. Não haverá identificação do(a) respondente. As respostas serão utilizadas apenas de forma agregada.
- As perguntas devem ser respondidas levando-se em conta o cenário atual e real, para que o resultado seja o mais preciso e fidedigno possível.

ATENÇÃO!

Caso a página do formulário permaneça inativa por um período prolongado, a sessão será expirada e o formulário retornará ao início, sem possibilidade de recuperação das respostas já informadas.

Portanto, pedimos, por gentileza, que reserve um tempo adequado para realizar o preenchimento.

Existe(m) 53 questão(ões) neste questionário.

Informações Gerais



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

SEGUNDA VICE-PRESIDÊNCIA

Consultoria Técnico-Legislativa de Fiscalização, Controle, Acompanhamento de Políticas e Contas Públicas e Execução Orçamentária



07/04/2026, 07:46

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Motorista

Qual sua idade? *

Apenas números podem ser usados nesse campo.

Por favor, coloque sua resposta aqui:

anos

Qual seu sexo? *

Escolha uma das seguintes respostas:

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Feminino
- ☐ Masculino
- ☐ Prefiro não dizer

Há quantos anos está habilitado na série D? *

Apenas números podem ser usados nesse campo.

Por favor, coloque sua resposta aqui:

anos



07/04/2026, 07:46

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Motorista

Há quantos anos dirige profissionalmente? *

Apenas números podem ser usados nesse campo.

Por favor, coloque sua resposta aqui:

anos

Há quanto tempo está na atual empresa? *

Por favor, coloque sua resposta aqui:

Fez curso de formação para transporte escolar? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

☐ Sim

☐ Não

Atua em qual rota? *

Por favor, coloque sua resposta aqui:



07/04/2026, 07:46

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Motorista

Em quais turnos do dia? *

Assinale todas as que se aplicam

Por favor, escolha as opções que se aplicam:

☐ Manhã

☐ Tarde

☐ Noite

Planejamento e Operacionalização

É frequente o rodízio de motoristas nas rotas? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

☐ Sim

☐ Não

Há quanto tempo está designado na atual rota? *

Por favor, coloque sua resposta aqui:



07/04/2026, 07:46

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Motorista

**Quando ocorreu o último ajuste na rota para
atendimento a aluno ingressante? ***

Por favor, coloque sua resposta aqui:

**Qual a duração (em minutos) do percurso de rota mais
longo do seu dia? ***

Apenas números podem ser usados nesse campo.

Por favor, coloque sua resposta aqui:

minutos

As paradas são próximas às residências dos alunos? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
- ☐ Não



07/04/2026, 07:46

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Motorista

**A documentação para trafegar está completa e consta
no veículo? ***

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
☐ Não

Se não, qual documento está faltando? *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

((G02Q14.NAOK == "N"))

Por favor, coloque sua resposta aqui:

**Enquanto esteve na direção deste veículo, recebeu
alguma inspeção e fiscais? ***

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
☐ Não



07/04/2026, 07:46

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Motorista

Se sim, quando foi a última inspeção? *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

((G02Q16.NAOK == "Y"))

Por favor, coloque sua resposta aqui:

Já ocorreu com você interrupção do serviço por conta de falhas do veículo? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
- ☐ Não

Se sim, quando foi a última vez? *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

((G02Q18.NAOK == "Y"))

Escolha uma das seguintes respostas:

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Neste mês
- ☐ Neste semestre
- ☐ Semestre anterior
- ☐ Ano passado



07/04/2026, 07:46

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Motorista

Foi sanada a tempo de os alunos ainda irem à Escola? *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

((G02Q18.NAOK == "Y"))

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
☐ Não

Já houve interrupção do serviço por conta de mau tempo? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
☐ Não

Se sim, quando foi a última vez? *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

((G02Q21.NAOK == "Y"))

Escolha uma das seguintes respostas:

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Neste mês
☐ Neste semestre
☐ Semestre anterior
☐ Ano passado



07/04/2026, 07:46

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Motorista

Foi sanada a tempo de os alunos ainda irem à Escola? *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

((G02Q21.NAOK == "Y"))

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

☐ Sim

☐ Não

Há registro e análise de falhas ou interrupções no
serviço (tipo diário de bordo)? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

☐ Sim

☐ Não

Manutenção da Frota

Qual a idade (em anos) do veículo que dirige? *

Por favor, coloque sua resposta aqui:

As revisões periódicas estão em dia? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

☐ Sim

☐ Não



07/04/2026, 07:46

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Motorista

Qual a data da última revisão? *

Favor informar uma data:

Os pneus estão em boas condições de uso? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
☐ Não

Os estepes estão em boas condições? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
☐ Não

**O veículo tem triângulo de sinalização e acessórios para
troca de pneus? ***

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
☐ Não



07/04/2026, 07:46

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Motorista

O veículo conta com ar-condicionado? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
☐ Não

Se sim, o ar-condicionado está em boas condições de uso? *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

((G03Q31.NAOK == "Y"))

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
☐ Não

O tacógrafo está em funcionamento? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
☐ Não

Segurança



07/04/2026, 07:46

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Motorista

O veículo apresenta pintura com o dístico "Escolar"? *

Escolha uma das seguintes respostas:

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
- ☐ Não
- ☐ Não sei

**Todos os assentos contam com cintos de segurança
funcionais? ***

Escolha uma das seguintes respostas:

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
- ☐ Não
- ☐ Não sei

O extintor está válido e pressurizado? *

Escolha uma das seguintes respostas:

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
- ☐ Não
- ☐ Não sei



07/04/2026, 07:46

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Motorista

**As janelas do veículo têm travas que impeçam sua
abertura total? ***

Escolha uma das seguintes respostas:

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
- ☐ Não
- ☐ Não sei

O veículo dispõe de caixa de primeiros socorros? *

Escolha uma das seguintes respostas:

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
- ☐ Não
- ☐ Não sei

Se sim, você sabe utilizar? *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

((G04Q38 == "AO01"))

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
- ☐ Não



07/04/2026, 07:46

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Motorista

As saídas de emergência estão funcionando? *

Escolha uma das seguintes respostas:

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
- ☐ Não
- ☐ Não sei

Uso dos Veículos

**O veículo é utilizado somente para transporte escolar
de alunos? ***

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
- ☐ Não

**Existe autorização especial de algum responsável para
acompanhar o aluno no veículo que dirige? ***

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
- ☐ Não



07/04/2026, 07:46

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Motorista

O veículo transporta alunos em atividades
extracurriculares, como jogos escolares, visitas a feiras
e congressos etc.? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
☐ Não

O veículo é acessível e reserva assento para prioridades
por lei? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
☐ Não

Fiscalização e Controle pela CRE/Escola

Os gestores escolares observam o estado de
conservação, limpeza e segurança do veículo que você
trabalha? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
☐ Não



07/04/2026, 07:46

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Motorista

Você mantém contato com a equipe escolar? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
☐ Não

Formação em Serviço

A empresa promove momentos formativos (capacitação em serviço)? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
☐ Não

Se sim, qual a duração aproximada (em horas) dessas formações? *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

((G07Q47.NAOK == "Y"))

Apenas números podem ser usados nesse campo.

Por favor, coloque sua resposta aqui:

horas



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

SEGUNDA VICE-PRESIDÊNCIA

Consultoria Técnico-Legislativa de Fiscalização, Controle, Acompanhamento de Políticas e Contas Públicas e Execução Orçamentária



07/04/2026, 07:46

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Motorista

E qual a periodicidade aproximada durante o ano? *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

((G07Q47.NAOK == "Y"))

Por favor, coloque sua resposta aqui:

Quais assuntos foram abordados? *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

((G07Q47.NAOK == "Y"))

Por favor, coloque sua resposta aqui:

Caso tenha sugestões de temas a serem trabalhados, favor registrá-las abaixo:

Por favor, coloque sua resposta aqui:

Satisfação

<https://pesquisa.cl.df.gov.br/index.php/admin/printablesurvey/sa/index/surveyid/639229>

17/18



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

SEGUNDA VICE-PRESIDÊNCIA

Consultoria Técnico-Legislativa de Fiscalização, Controle, Acompanhamento de Políticas e Contas Públicas e Execução Orçamentária



07/04/2026, 07:46

Sistema de Pesquisa da CLDF - Diagnóstico do Transporte Escolar - Motorista

Você está contente com o seu trabalho? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- ☐ Sim
☐ Não

Caso tenha sugestões para a melhoria do serviço de transporte escolar, favor registrá-las abaixo:

Por favor, coloque sua resposta aqui:

Agradecemos pela sua participação!

Informamos que os dados consolidados da pesquisa — excluídos os dados pessoais — serão disponibilizados, em formato de painéis, no site do Observatório Cidadão da Câmara Legislativa do Distrito Federal, após o encerramento do período de preenchimento.

19/12/2025 – 23:59

Enviar seu questionário.

Obrigado por ter preenchido o questionário.

<https://pesquisa.cl.df.gov.br/index.php/admin/printablesurvey/sa/index/surveyid/639229>

18/18



APÊNDICE VI – Fluxograma do processo de análise da demanda de transporte

