

Ata Circunstanciada da 41ª Sessão Ordinária



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL
TERCEIRA SECRETARIA
Diretoria Legislativa
Setor de Registro e Redação Legislativa



ATA DE SESSÃO PLENÁRIA

4ª SESSÃO LEGISLATIVA DA 9ª LEGISLATURA
ATA CIRCUNSTANCIADA DA
41ª SESSÃO ORDINÁRIA,
TRANSFORMADA EM COMISSÃO GERAL
PARA DEBATER A APRESENTAÇÃO DO DIAGNÓSTICO
DO TRANSPORTE ESCOLAR DO DISTRITO FEDERAL,
DE 14 DE MAIO DE 2026.

INÍCIO ÀS 15H45

TÉRMINO ÀS 19H23

PRESIDENTE DEPUTADA PAULA BELMONTE (PSDB) – Sob a proteção de Deus, iniciamos os nossos trabalhos.

Sobre a mesa, expediente que será lido por mim.

(Leitura do expediente.)

PRESIDENTE DEPUTADA PAULA BELMONTE (PSDB) – De acordo com a aprovação do Requerimento nº 2.794/2026, de autoria da deputada Paula Belmonte, e conforme art. 131, § 4º, do Regimento Interno, está aberta a sessão ordinária, que se transforma em comissão geral para debater a apresentação do diagnóstico do transporte escolar do Distrito Federal.

Convido todas as senhoras deputadas, deputados e interessados a virem ao plenário.

Está suspensa a comissão geral.

(A comissão geral é suspensa.)

PRESIDENTE DEPUTADA PAULA BELMONTE (PSDB) – A comissão geral está reaberta.

Boa tarde a todos. Dou boas-vindas a todos os presentes.

Convido para compor a mesa as seguintes pessoas: o chefe-adjunto da Consultoria Técnico-Legislativa de Fiscalização, Controle, Acompanhamento de Políticas e Contas Públicas e Execução Orçamentária – Conofis, da CLDF, Luís Felipe Rabello Taveira; a diretora-presidente da Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília, Maria Cecília Martins Lafeté; e o diretor-geral do Departamento de Trânsito do Distrito Federal, Marcu Antônio de Souza. (Palmas.)

(Intervenção fora do microfone.)

PRESIDENTE DEPUTADA PAULA BELMONTE (PSDB) – Vou pedir para anotar o nome da senhora para que possamos anunciá-la. A senhora pode se encaminhar aqui para a mesa, mas quero registrar o seu nome. Obrigada.

Então, representando o senhor Marcu Antônio, a chefe de gabinete e diretora de Credenciamento de Entidades e Profissionais do Detran-DF, Ticiane Sanford Moreira Campos. (Palmas.)

Fico feliz de termos uma mesa composta majoritariamente por mulheres.

Agradeço a oportunidade de estarmos aqui. Por 2 anos, fui presidente da Comissão de Fiscalização, Governança, Transparência e Controle da Câmara Legislativa e realizamos 2 audiências públicas para falar a respeito do transporte escolar das nossas crianças.

Naquele momento, verificamos o valor da quilometragem, que muitas vezes apresenta uma desigualdade muito grande entre as mesmas regiões. No próprio Paranoá, em determinados locais, o quilômetro rodado custa um preço, enquanto, no mesmo Paranoá, em outro local, custa outro.

Na época, tivemos a presença do Ministério Público, que verificou que o valor do transporte escolar que pagamos anualmente poderia construir muitas escolas. Questionamos, então, a necessidade de manter o transporte escolar nessas condições, porque muitas crianças que moram em regiões rurais precisam desse transporte para acessar a escola, mas verificamos também que ainda existem crianças dentro das cidades que precisam utilizá-lo.

Muitas vezes, as crianças passam 2 horas no transporte, chegam cansadas, sem alimentação adequada. Isso foi constatado pela Comissão de Fiscalização, Governança, Transparência e Controle. Solicitei a realização de um estudo pelos servidores da casa. Gosto muito de valorizar os servidores da casa, são pessoas altamente capacitadas, aprovadas em concurso público, não vinculadas politicamente a ninguém, mas à Câmara Legislativa, que representa o povo de Brasília. É importante dizer isso. Esse estudo foi realizado por esta casa, feito com muita minúcia, foram 145 dias para fazê-lo. É importante destacar isso.

Hoje, estamos no plenário da Câmara Legislativa, com alguns diretores de diferentes regiões administrativas e realidades distintas. Temos aqui diretores de escola rural e diretores de escola de Samambaia e Ceilândia.

Vou dar um exemplo real: em São Sebastião, muitas crianças saem de lá e vão para a Asa Sul para ter acesso à escola. Quando chegam, estão cansadas. Muitas vezes, não há alimentação adequada. Nem todas as escolas oferecem café da manhã; algumas disponibilizam apenas um lanche no meio da manhã. Como essa criança vai aprender com a qualidade necessária se ela precisa sair, muitas vezes, 2 horas antes de chegar à escola?

Para nós, isso é importante, porque acreditamos que a educação, principalmente na capital federal, deve ser uma referência. A escola vai além de um espaço educacional, ela é um espaço de pertencimento daquela cidade. É muito importante que entendamos que a construção de uma escola dentro de uma comunidade muda toda a região em volta. Precisamos dar estrutura para que essa população tenha acesso à escola e para que as nossas crianças não fiquem vulneráveis dentro de um transporte escolar.

Esse estudo diz que nem 100% das crianças têm acesso ao transporte escolar; muitas vezes, utilizam transporte comum, junto com outras pessoas. Há também situações de crianças menores de idade que se deslocam sozinhas, pois não há um responsável disponível para acompanhá-las. Estamos no mês de maio, e é sempre bom lembrar de casos de exploração sexual e abuso sexual envolvendo crianças, o que fragiliza mais esse sistema.

Mais uma vez, voltamos ao princípio: a escola deve estar perto da comunidade, perto da criança, com estrutura adequada. Por isso, estamos realizando esta comissão geral, neste plenário, para que as pessoas tenham ciência e para dizer da importância do tema. Estamos falando do Distrito Federal, capital federal, que conta com um orçamento bilionário da Secretaria de Educação, e precisamos fazer com que esse sistema reflita na qualidade da educação, no aperfeiçoamento das nossas crianças e adolescentes e, principalmente, na boa gestão do dinheiro que é de todos nós.

Farei um encaminhamento um pouco diferente. Como não estamos em uma audiência pública, mas numa apresentação de um documento produzido por servidores desta casa, com alta competência, faremos a apresentação desse trabalho pelos próprios autores. As pessoas que desejarem se inscrever para fazer suas intervenções terão essa oportunidade posteriormente; basta levantar a mão, e faremos a inscrição. Depois, darei a oportunidade à mesa para fazer as complementações.

O trabalho será apresentado por 4 servidores da casa. Vou falar os nomes de todas as pessoas que participaram, porque é um trabalho de excelência que a casa produziu. Com certeza trará base para políticas públicas e orientará todos os parlamentares. Por isso fiz questão de ser

apresentado neste plenário. Esse trabalho fará parte, também, de um novo direcionamento para nós, a partir de 2027.

Registro os consultores da casa que participaram: Ana Daniela Rezende Pereira Neves, Anderson Christian Pereira, Brenda Giordani Fagundes, Daniel Jürguen Plattner Fernandez, David Jefferson Palmeira, Edvaldo Vieira Lima Junior, Fabiana de Oliveira Martins, Gabriela Cruz Morais, Juliana Simon, Lauro Musumeci Alves Velho, Lincoln Vitor Santos, Nazareno Arão da Silva, Ney Barros Luz, Roberto Romaskevis Severgnini, Woshington Rodrigues da Silva.

Agradeço a todos pela realização desse trabalho responsável e brilhante. Registro também a presença dos chefes da Conofis: senhora Ana Paula Fernandes e senhor Felipe Rabello, que compõem a mesa.

O deputado Gabriel Magno encontra-se presente. Eu gostaria de convidá-lo para compor a mesa conosco. Para nós, é uma grande honra, pois vossa excelência preside a Comissão de Educação e Cultura e é meu parceiro nessa luta para que tenhamos cada vez mais uma educação de qualidade no Distrito Federal.

Concedo a palavra ao Anderson Christian Pereira, que atua na Conofis como consultor técnico-legislativo, pedagogo, com mais de 20 anos de experiência na administração de sistemas educacionais e na docência no ensino superior. É graduado em engenharia civil e de segurança no trabalho, física, pedagogia e biblioteconomia, além de ser mestre em gestão e avaliação da educação pública. A palavra está com o senhor.

ANDERSON CHRISTIAN PEREIRA – Na pessoa da deputada Paula Belmonte, quero agradecer à mesa por esta oportunidade. Tenho alguns colegas que também irão apresentar hoje comigo. Então, na pessoa do Lauro, agradeço toda a plenária presente.

(Apresenta projeção.)

ANDERSON CHRISTIAN PEREIRA – Hoje vamos apresentar um estudo realizado a muitas mãos, como vocês viram. Esse estudo não é uma auditoria; difere bastante dela. A auditoria normalmente é feita com a colaboração ou à revelia de quem é auditado. Já no diagnóstico, como na medicina, precisamos da colaboração do paciente para que seja acertado. E tivemos muita colaboração. Inclusive, vou inverter a praxe para agradecer primeiro aos nossos colaboradores, que foram muitos, deputada Paula Belmonte.

Como a senhora já afirmou, não podemos ficar sem transporte escolar, ele é absurdamente necessário. O transporte escolar não é a situação ideal; a situação ideal é aquela em que o aluno vai caminhando de sua casa até uma escola próxima. Essa seria a condição ideal. Entretanto, no curto e médio prazo, isso não ocorrerá.

Diante desse contexto, precisamos assegurar o melhor transporte escolar para que o aluno chegue em boas condições à escola e tenha um bom aprendizado. O aluno não pode chegar cansado, não deveria chegar com fome. Quando analisamos a Pirâmide de Maslow, que trata da aprendizagem, verificamos que ela só ocorre quando as condições fisiológicas são atendidas antes das cognitivas. Então, isso vem antes de qualquer coisa!

Falando dos colaboradores, agradeço ao pessoal do Gabinete 22. É a segunda vez que oferecem à Conofis a oportunidade de realizar um diagnóstico – a primeira foi sobre a merenda escolar. Quando há a possibilidade de ser menos fiscalizador e poder agir, receitando melhorias, identificando fraquezas e apontando soluções, o trabalho produz resultados. Com isso, sentimos que o serviço tende a gerar frutos, seja nesta gestão, seja nas próximas gestões do Distrito Federal. Quem assumir terá uma base estruturada para enfrentar os problemas do transporte escolar.

Agradeço também aos consultores legislativos. Há uma lista de colaboradores bem maior que o próprio grupo de trabalho. Há pessoas que nem estavam listadas e ajudaram muito, como a Brenda. Essa lista é a que realmente importa, pois a do grupo de trabalho já está defasada.

Agradeço ao pessoal da secretaria que acordou de madrugada: Carlos, Diego e outros que trabalham com o transporte escolar da secretaria e estiveram conosco desde as 6 horas da manhã, em dias de chuva, acompanhando o processo desde a saída dos ônibus da garagem até o retorno no fim da tarde. Foram parceiros essenciais. Só é possível fazer um diagnóstico quando há essa parceria

e abertura dentro do órgão. Caso contrário, não é diagnóstico.

Agradeço também às coordenadorias regionais de ensino. Estivemos em São Sebastião, Guará e Planaltina, sempre muito bem receptivos. Da mesma forma, o pessoal da secretaria sempre disponível, com um café para viabilizar reuniões longas. São pessoas que trabalham com dedicação, e isso é muito bom! Talvez, o principal resultado desse diagnóstico do transporte escolar tenha sido conhecer essas pessoas. Isso ficará mais claro ao longo da apresentação.

Agradeço ao pessoal das escolas. Embora tenham acúmulo de serviços, dedicaram tempo para conversar conosco, principalmente os secretários escolares, que não dispõem de tempo, mas ainda assim explicaram como funcionam as inscrições e o encaminhamento das solicitações. Houve grande participação das escolas, inclusive com visitas realizadas.

O pessoal das contratadas – os motoristas e os monitores, que realmente executam o serviço – foi muito aberto e sincero e trouxe relatos que elucidam muito a situação do transporte escolar em Brasília. Eles se abriram conosco, falaram sobre questões de indisciplina dentro do veículo, falaram sobre assédio de familiares. Relataram muitas situações ocorridas com eles. Isso também deixa o diagnóstico muito mais verídico.

Quero agradecer também ao pessoal da TCB, que nos recebeu várias vezes. Fomos a umas 3 ou 4 reuniões na TCB. Eles foram muito prestativos, cumpriram 2 solicitações de informação que fizemos. Foi excelente o trabalho com a TCB.

Por último, quero agradecer aos alunos; aos usuários; àqueles alunos que estavam presentes, que pegaram o ônibus no dia; àqueles alunos que faltaram e não pegaram o ônibus, eles também nos dizem alguma coisa; e, inclusive, a uma aluna que presenciamos – quando estávamos na porta da escola – descer do ônibus, falar bastante ao celular e sair para o outro lado, isso também nos diz alguma coisa. Isso tudo está no trabalho.

Se formos pensar em transporte escolar, a primeira referência que há no Brasil a transporte escolar é na Constituição de 1934. Ele aparece como *vilegiaturas* – eu não sabia o que é isso. Esse trabalho me deu a oportunidade de aprender uma palavra nova. Eu não vou me atentar a isso, até porque não vou torturar vocês trabalhando desde a Constituição de 1934 até agora, mas temos o QR code para quem quiser o trabalho na íntegra; e também deixei aqui um QR code com todos os trabalhos da consultoria. Então, estejam à vontade para conhecerem o material na íntegra, o que é bem melhor, porque não vou conseguir falar 1/4 do que está no material. Isso é fato.

Mas, só para matar a curiosidade, nesse começo – que eu vou pular –, nós falamos de toda a legislação de transporte escolar, um histórico disso tudo. Trabalhamos a legislação federal vigente. Trabalhamos a legislação distrital vigente e também trouxemos todas as proposições legislativas que estão na casa – algumas estão caminhando, outras não. Aqui está tudo resumido – o trabalho na íntegra está disponível, mas esse não é o foco agora.

Estamos falando de uma megaoperação que ocorre todos os dias no Distrito Federal e que, muitas vezes, é naturalizada por nós. Foi preciso eu começar a fazer esse trabalho para prestar atenção na quantidade de ônibus escolar que há nesta cidade. Depois disso, eu só enxergava ônibus escolar. Então, há este viés também: o momento em que tiramos a máscara dos olhos e passamos a enxergar o que está acontecendo.

Somando tudo, o transporte roda 4.598 quilômetros. Essa distância dá para ir a Bariloche todo dia, dá para ir a Santiago todo dia. Muita quilometragem é rodada todos os dias aqui no Quadrado. Essa é realmente uma operação muito grande. Além disso, transporta mais de 78 mil alunos. Na cidade de Minas Gerais de onde eu vim não havia isso tudo. Eu consegui enxergar a minha cidade inteira dentro desses ônibus. São mais de mil ônibus todos os dias.

Esse sistema sobrevive e triunfa na sua missão todos os dias. Mas não é porque a operação é perfeita, não, é porque há muita gente comprometida a fazer dar certo todos os dias. É matar um leão por dia nessa operação, sinceramente. Ela estressa toda a logística de trânsito da cidade. Eu estava na Cidade Estrutural numa picapezinha. Havia 5 ônibus atrás de nós e 5 ônibus na nossa frente. Nós estávamos no meio daqueles ônibus, naquelas ruas que não são asfaltadas. Lá são aquelas vielas. Parecia que eu estava em Nova Delhi. Essa é, por exemplo, uma situação que estressa todo o trânsito da cidade o dia todo.

Há também uma sobrecarga muito grande nos funcionários o tempo todo, que fazem mais do que a obrigação e do que são pagos para fazer: diretor de escola que fica esperando na escola o pai que não apareceu para pegar o filho; monitor que não tinha obrigação de ter WhatsApp de ninguém, mas tem de todos os pais; secretário que, por não ter uma rotina tão bem definida, inventa seus próprios instrumentos para poder trabalhar; várias pessoas da secretaria que atendem telefone todos os dias fora do horário de serviço para poder resolver problemas de transporte escolar. Há muitas pessoas se dedicando, entregando mais do que lhes é pago e que fazem dar certo. Então, dá certo todos os dias, leva e traz com segurança, mas isso tem um custo. E esse custo, normalmente, recai sobre as pessoas.

Para fazer esse diagnóstico, nós não trabalhamos de gabinete. Era impossível fazer isso de ofício. Se eu for ao médico, e ele apenas me examinar, já me receitar algo e me mandar de volta, eu procuro outro para entender o que aconteceu, porque não confio em um diagnóstico feito apenas no olhar. “Repasse os exames e traga eles depois”. Foi mais ou menos essa abordagem que tivemos.

Para isso, trabalhamos com reuniões de alinhamento, com visitas *in loco*, com questionários aplicados. Foram 4.625 questionários respondidos na nossa pesquisa. Solicitação de informações foram 3 – pelo menos. Tivemos essa abordagem mais ampla para obtermos um espectro maior e montarmos o diagnóstico.

Foram 6 reuniões técnicas, entre secretaria e TCB, para fazer o alinhamento. Nessas reuniões, compreendemos como é o fluxo do transporte escolar, algo que, muitas vezes, apenas olhando pela portaria, não se compreende, até porque cada coordenação regional de ensino e cada escola costumam customizar muito o que é feito ali.

Validamos com a secretaria os questionários aplicados, conhecemos o centro de operação da TCB e fizemos também reuniões administrativas com eles. O centro de operação deles é algo incrível: todos os ônibus têm GPS, e eles sabem exatamente onde o ônibus está rodando. Vimos algumas dificuldades, e a presidente da TCB está presente e depois pode até comentar melhor, porque, apesar de tudo isso já implantado, o pagamento dos prestadores ainda é feito por estimativa; ou seja, eles ainda fazem uma estimativa, não é pago pelo valor real. Se fosse pago pelo valor real, os valores possivelmente seriam diferentes do que é pago hoje. Já há tecnologia para fazer isso. Salvo engano, o que eles chamam de frota da cota já está começando a funcionar desse jeito, mas precisava estar em tudo. Isso nós vamos comentar depois.

Também acompanhamos a transição da frota da secretaria, que são os ônibus amarelinhos do Ministério da Educação que agora estão indo para a TCB. Tudo isso foi feito nessas reuniões de alinhamento.

As visitas ocorreram no Guará, em Planaltina e em São Sebastião. Por que várias visitas? Porque definitivamente não é a mesma coisa. Quando se vai a Planaltina, há muita zona rural e é possível ver como a operação acontece na zona rural. Quando se vai ao Guará, já se vê uma operação praticamente toda urbana. E em São Sebastião é um misto de lá e de cá. Fora isso, há a frota que leva os alunos do ensino regular e uma frota dedicada ao transporte dos alunos da educação especial. Toda essa diversidade existente dentro do transporte escolar precisava ser observada.

Então, acordávamos cedo e chegávamos à garagem antes de os ônibus saírem. Houve dia em que estava chovendo. Houve dias em que estava caindo um aguaceiro absurdo em Planaltina, mas chegamos cedo, antes de o ônibus chegar. Andamos atrás do ônibus no barro. Ficamos atrás do ônibus da zona rural o tempo todo. O ônibus atolou ao meio-dia. Muita coisa aconteceu nesse dia.

PRESIDENTE DEPUTADA PAULA BELMONTE (PSDB) – Isso foi em São Sebastião?

ANDERSON CHRISTIAN PEREIRA – Em Planaltina. Tudo isso aconteceu no dia da visita à Planaltina.

Nós fazíamos esse acompanhamento até o final da tarde ou começo da noite, aguardando o ônibus chegar na garagem e seguíamos atrás dele. O tempo em que o ônibus ficava parado, aproveitávamos para fazer reunião na escola, na CRE, entrávamos dentro do ônibus, inspecionávamos o ônibus. Tudo isso foi feito durante essas visitas.

Aplicamos questionários, já falei isso, foram 4.625 questionários. Ali está o número de usuários que responderam, o número de secretários escolares, diretores, motoristas e monitores. Foi importante fazermos dessa forma porque podíamos confrontar percepções.

Por exemplo, a chegada dos meninos é pontual? Se você perguntar para o diretor, ele pode falar uma coisa; se perguntar para o secretário, ele pode falar outra; se perguntar ao aluno, ele pode falar algo diferente. Então, é importante esse cruzamento de informações. Aplicar vários questionários para vários públicos oportuniza esse tipo de análise.

Depois, trabalhamos com o mapeamento de como isso funciona. Ali está só o exemplo de quando a demanda é atendida. Ela acontece daquela forma.

Há também um roteiro, dentro do trabalho, na íntegra, de quando o pedido da pessoa pela vaga no transporte escolar é recusado.

Há também alguns outros processos que mapeamos ligados à prestação de contas. Por exemplo: o monitor faz o registro de presença dentro do ônibus; entrega-a ao diretor, que aprova essa presença e a encaminha à coordenadoria regional para que seja feito o pagamento; depois, tudo é validado. Portanto, são n processos que ocorrem ali dentro, e fizemos o mapeamento de todos.

Os meninos utilizaram uma ferramenta chamada Bizagi, que está integralmente nos anexos, mas é algo próprio de administrador. Eu, pessoalmente, olhei a informação de várias formas e não estava entendendo nada, mas as informações estão lá.

Além do mapeamento, fizemos alguns levantamentos. O primeiro é que os processos são muito manuais. O monitor faz a chamada dentro do ônibus, e isso é feito em papel. Depois, esse papel vira um PDF, que segue para o diretor validar, conforme a frequência que o estudante teve na escola. Tudo isso ocorre no final do mês.

Então, eu fiquei me perguntando se o diretor, no final do mês, se lembraria de que aquela menina que desceu na porta da escola e não entrou havia faltado. Duvido! Seria muito mais fácil ter um *tablet* e fazer esse registro dentro do ônibus – basta clicar e registrar a falta. Isso ainda não está informatizado, mas deveria estar. Essa é uma das recomendações feitas não apenas por essa questão de aprovar a frequência dos alunos, mas também por vários motivos, sobre os quais ainda teremos tempo de falar.

Quando a pessoa faz o pedido, há uma média de espera de 7,4 dias para que ele seja atendido. Alguns processos são mais rápidos, outros mais lentos. Alguns são resolvidos na coordenadoria regional; outros são encaminhados para o órgão central, para o sim ou o não. Tudo isso ainda ocorre em processos muito analógicos – não são digitais ainda.

Os estabelecimentos de ensino também têm, às vezes, uma fila que chamamos de demanda reprimida – que ainda não foi tratada. Às vezes, isso ocorre porque não se conseguiu uma rota adequada para atender aquele aluno; às vezes, será necessário criar um novo trajeto para atender aquela criança. Portanto, são n situações que causam a demanda reprimida no processo. Em 33 estabelecimentos da nossa pesquisa, os secretários pontuaram a existência dessa situação.

Um ponto talvez muito nevrálgico é a questão de escolas distantes da residência do aluno. Quando digo distantes, refiro-me a outra RA. Houve 795 alunos que declararam morar em uma RA e estudar em outra.

Durante as visitas, quero contar sobre uma situação que aconteceu.

PRESIDENTE DEPUTADA PAULA BELMONTE (PSDB) – Quero fazer uma intervenção, antes de você continuar.

Às vezes, uma RA é vizinha da outra. Mas há situações, por exemplo, como a linha São Sebastião–Asa Sul, que passa pelo Jardim Botânico e pelo Lago Sul. Nesse caso, vocês fizeram o levantamento por quilometragem?

ANDERSON CHRISTIAN PEREIRA – Vou dar um exemplo que presenciamos.

No dia em que fizemos a visita ao Guará, na parte da tarde, acompanhamos o ônibus em direção à Cidade Estrutural. Da Estrutural, o ônibus saiu para levar os alunos a uma escola do SIA –

mas o SIA a que me refiro não é o próximo ao Viaduto Ayrton Senna; é o do outro lado, próximo ao Corpo de Bombeiros, aquele que, se você tropeçar, já cai no Guará. Ou seja, a escola não era perto da Cidade Estrutural. Ela ficava do outro lado do SIA.

Quantos alunos daquela escola são da Cidade Estrutural? Praticamente todos, com exceção de 2 que moram no Lúcio Costa. Todos os demais alunos daquela escola no SIA, que está longe da Cidade Estrutural, são transportados da Cidade Estrutural para ela.

Há um detalhe: a escola funciona em um prédio alugado. Se há custo com o transporte, por que não alugar um prédio na Cidade Estrutural? São coisas em que ficamos pensando.

Falamos disso nas recomendações. Havendo situações análogas a essa, é preciso haver um estudo para construir ou alugar escolas mais próximas da residência dessas pessoas. O estudante não deve ficar no trânsito todo dia, passando pela Via Estrutural. Esse é ponto que precisa ser visto pela secretaria, e consta como recomendação a realização de estudo para isso.

Há alguns aspectos bons nisso tudo. Observamos um esforço notável das equipes escolares para fazer o trabalho dar certo todo dia. Eles inventam planilhas de Excel. Na escola especial do Guará a que fui, a secretária montou uma planilha de Excel para agilizar a vida dela. Na escola de São Sebastião, o secretário tem a zona rural mapeada. Então, quando o aluno fala onde mora, o secretário já sabe se o estudante está a 2 quilômetros de distância ou menos e sabe se este tem direito ao transporte ou não. Ele tem isso tudo mapeado, ele conhece aquilo como a palma da mão. Isso não está em portaria alguma como obrigação do secretário, mas ele faz para agilizar as coisas.

Do que precisamos agora? De uma aplicativo. A secretaria está querendo implantar um app, eu já sei disso. Ele ainda está em fase de estudo e vai ser implantado em etapas. A primeira coisa que eles querem é que o monitor de escola tenha o *tablet*. A ideia para o futuro é um aplicativo para celular que seja parecido com o da Semob-DF – eu vejo que meu filho está chegando e posso correr até o ponto para pegá-lo. A ideia é essa. Mas está tudo em fase de estudo e está na recomendação que isso aconteça – e precisa acontecer.

Como se dá o trâmite dessa papelada toda? Precisamos de um aplicativo que funcione não só para o usuário, mas também para as escolas, e tramitar tudo sem essa papelada.

Sobre as pessoas que trabalham com transporte escolar, quero chamar atenção para 2 dados: 95% dos monitores são mulheres, 90% dos motoristas são homens. Isso é um microcosmo de algo maior em que vemos toda essa questão dos papéis socialmente definidos sendo reproduzida.

E se a mulher quiser ser a motorista? Devia haver mais mulheres motoristas. E se o homem quiser ser o monitor, por que não? Vemos os papéis sociais refletidos nisso. Quando levantamos os dados e os analisamos, vemos a nossa sociedade e os papéis definidos reproduzidos nessas 2 funções. É um exemplo.

A jornada desses trabalhadores é extensa: 121 motoristas e 91 monitores disseram que trabalham nos 3 turnos – manhã, tarde e noite. A Lei nº 13.103/2015 fala sobre jornada de motoristas, e eles não deveriam trabalhar por todo esse tempo. Mesmo que se paguem as horas extras, isso, todo dia, pode ser cobrado em atenção no trânsito. Precisamos ver se a jornada está adequada ou não. Eles têm um momento de parada muito grande, mas permanecem disponíveis o dia todo – manhã, tarde e noite.

Há a questão da formação. Para ser monitor ou motorista, a pessoa tem que apresentar um cursinho para ser contratado; mas vemos uma falta grande de capacitação continuada depois desse certificado. Pode haver situação que você não viu quando tirou o certificado: você pode ter que lidar com estudantes da educação especial, alunos com dificuldades, alunos autistas. Você sabe como tratar esses casos? Pode haver um *kit* de primeiros socorros no ônibus, mas você sabe usá-lo?

São *n* coisas que precisam estar na formação. Talvez seja uma melhoria para os contratos da TCB estes passarem a exigir a formação em serviços depois, nos próximos contratos que forem celebrados.

Quem trabalha com transporte escolar fica muito temeroso, porque, chega dezembro, termina o ano letivo, e, muitas vezes, ele é dispensado. Só será recontratado quando começarem as aulas. Há um desligamento, você não sabe se voltará. Se o contrato fosse diferente, houvesse

formação continuada, talvez isso pudesse só acontecer em janeiro, durante as férias. Temos que pensar em alguns pontos de melhoria, e essas recomendações estão no estudo.

Há também um levantamento de temáticas que eles gostariam de estudar, fizemos nuvens de palavras para mostrar o que eles mais querem. E uma das coisas que eles mais querem é relacionamento interpessoal, mas isso está muito ligado à indisciplina que há dentro do ônibus além de, muitas vezes, os pais extrapolarem um pouco a urbanidade no trato com eles.

Houve 71 monitores falando de indisciplina, e perguntamos aos alunos como é a disciplina dentro do ônibus. Lógico que não perguntamos como é a dele. Se perguntássemos como é a dele, elealaria que é excelente. Mas perguntamos como é a disciplina dele e dos colegas dentro do ônibus, e 11% falaram que a disciplina não está boa. Esse é outro ponto.

Vou falar um pouco da frota dos ônibus também. Temos 1.152 ônibus, essa era a quantidade quando fizemos o estudo. Desse total, 85% provêm da TCB, por meio das prestadoras que ela contrata, e só 15% são frota própria, que são os veículos amarelos do Ministério da Educação.

Os veículos da TCB têm uma média de idade de 6 anos. A média de idade da frota da secretaria é de 12 anos. Isso acarreta várias situações. Ao ultrapassar 10 anos de uso do ônibus, além da fiscalização do Detran, passa a haver também a exigência da fiscalização do Inmetro. Já há uma dificuldade imensa de conseguir marcar a do Detran. De muitos ônibus, muitas vezes, a documentação estava incompleta. As justificativas apresentadas foram de que a empresa não enviou a documentação ou de que o Detran ainda não agendou a vistoria.

Precisamos de uma política pública para tratar dessas questões, porque uma simples resolução da secretaria não pode legislar sobre o Detran. Seria necessário que as vistorias fossem realizadas durante as férias escolares, em janeiro e julho, com os ônibus parados. No entanto, a secretaria não pode canetar isso; precisamos de uma política pública que envolva mais de um órgão. Esse é um ponto sobre o qual a Câmara Legislativa pode, futuramente, legislar. Além disso, a Secretaria de Infraestrutura também precisa participar dessa política pública voltada ao transporte escolar. Daqui a pouco falarei sobre ela.

No que se refere às condições dos ônibus, 13 pessoas responderam à pesquisa e alertaram que alguns tacógrafos, aparelhos que marcam a velocidade, apresentaram defeito. Não é um número tão elevado dado o número de veículos.

Quanto à identidade visual dos ônibus, quase todos têm a identificação de transporte escolar, com exceção de 6 veículos, que ainda não foram pintados.

A climatização é um ponto preocupante. Dos motoristas que responderam à pesquisa, 299 disseram que o veículo não tem ar-condicionado. Na zona rural, isso é complicadíssimo, porque, quando chove, há lama, e eles têm que andar com as janelas fechadas. Quando faz calor, há poeira e eles também têm que andar com as janelas fechadas.

PRESIDENTE DEPUTADA PAULA BELMONTE (PSDB) – Isso significa que mais de 30% dos ônibus não têm...

ANDERSON CHRISTIAN PEREIRA – Foram 205 motoristas que responderam à pesquisa e 299 disseram que os ônibus não possuem ou não funcionam o ar-condicionado. É mais do que 50%. (*sic*).

Em relação à acessibilidade, 14% dos veículos não têm acessibilidade, como marcação de assentos – exigida por lei – e plataforma elevatória para cadeiras de rodas. O que é feito para tentar minimizar essas questões é colocar esses veículos em rotas que não tenham alunos de educação especial; mas, mesmo assim, acaba havendo alguns problemas, como um aluno obeso que precisa de um assento maior, além de outras situações que não conseguimos atender. Há essa restrição em 14% dos ônibus.

Em 490 veículos os pneus estavam em boas condições.

PRESIDENTE DEPUTADA PAULA BELMONTE (PSDB) – Quero deixar registrado que são 505 motoristas, mas apenas 299 responderam à pesquisa. Então, estamos falando de mais de 60% de ônibus sem ar-condicionado.

ANDERSON CHRISTIAN PEREIRA – Exato. Aproximadamente 60%.

Podemos ver algumas fotos para exemplificar a situação, aquela é do dia em que havia aquele tanto de barro em Planaltina. Havia muita lama, os veículos atolaram. Em alguns lugares não havia como manobrar. Em certas situações, motoristas relataram que não podiam descer até determinados pontos para buscar alunos, pois não conseguiriam retornar. Nesses casos, não apenas 1 estudante deixa de ir à escola, mas todos os que estão no ônibus. Portanto, são situações complicadas que impedem o motorista de manobrar o veículo.

Nas licitações, não é exigido um percentual de veículos traçados. Seria uma melhoria muito grande se a licitação exigisse que um percentual desses veículos fosse 4x4.

Nós temos, naqueles locais, uma falta muito grande de abrigo para aguardar o ônibus. Na zona rural de Planaltina, eu vi criança debaixo de sombrinha, num dia de chuva, na beirada de uma estrada lamacenta, esperando o ônibus. Quantos desses alunos tiveram coragem de ir à aula naquele dia? Quantos não foram? Eu, pessoalmente, se fosse aluno, naquela situação, sem um abrigo para ficar debaixo e sem saber se o ônibus iria passar, eu teria matado a aula naquele dia.

Nesse sentido, nós precisamos da Secretaria de Infraestrutura. Por isso, é importante eles participarem de uma política para o transporte escolar.

A próxima projeção mostra uma foto de 12 ônibus que estavam estacionados na TCB em outubro, quando fomos lá, e continuavam estacionados em abril. Eu não sei se eles ainda estão estacionados lá. Não conversei mais sobre isso com eles.

São ônibus novos, com ar-condicionado, do MEC, mas que estavam aguardando o emplacamento do Detran-DF. Então, de outubro até abril, esses 12 ônibus novinhos ficaram parados lá. Por isso, nós precisamos trazer o Detran-DF para essa conversa, a fim de que ele possa agilizar esses agendamentos, esses emplacamentos, essas vistorias.

Esta projeção mostra um abrigo que fica na Cidade Estrutural. Lá na frente, há um abrigo onde as crianças ficam; e, do lado de cá, há um lixão enorme. Então, são situações que precisam ser vistas com muito cuidado, porque isso é saúde pública também.

É esse cuidado que nós temos que ter, gente. As nossas futuras gerações estão ali, e nós temos que tratá-las bem. Elas são o futuro de Brasília. Precisamos ter um olhar mais caridoso para essas situações.

Nem tudo são reveses, não, gente. Vamos falar de algumas coisas boas. Aquele ônibus que aparece no *slide*, por exemplo, está arrumadinho. Ele tem assento para aluno mais obeso, assentos marcados, cinto de segurança, que são itens exigidos por lei. Há várias coisas que atendem à legislação. Nós também temos pontos fortes nesse diagnóstico.

Na nossa pesquisa, 92% consideram o embarque pontual, e 95% consideram o desembarque pontual. A frequência escolar, conforme 92% dos monitores, é acima de 80%. Então, esse é um dado bem forte. E nós vemos, nisso tudo, o empenho de todos para essa logística funcionar, porque é uma operação imensa todos os dias.

Na nossa pesquisa, o índice de aprovação do público – pais e alunos – está em 91%. A satisfação em ser motorista ou em ser monitor está em 96% e 98% respectivamente. As pessoas gostam do trabalho que fazem, e o fazem com amor.

As crianças gostam do fato de 95% desses profissionais serem mulheres, mas há uma rotatividade grande entre eles. Eu quero deixar pontuado o alerta de que, em ônibus em que há crianças autistas, nós não deveríamos trocar muito de monitor e de motorista, porque elas se habituariam com a pessoa e têm dificuldade de criar novos vínculos; e o rodízio desses profissionais é grande nas empresas.

Os motoristas não atrasam; eles sempre dão um jeito. Houve um ônibus que atolou, não dava para o ônibus reserva ir; outro motorista, que já havia feito a rota, foi lá fazer o socorro. Então, nós vemos que o sucesso da operação está mais ligado às pessoas do que a qualquer outra coisa, porque elas fazem além do que elas são pagas para fazer. O motorista já havia feito a rota dele e foi lá fazer a rota do outro, para o aluno não perder a aula.

Neste último *slide*, há um balanço dos serviços. As pessoas gostam do serviço e têm respeito por ele. Apesar disso tudo, nós temos várias recomendações, porque nós sentimos falta de várias coisas.

É preciso renovar a frota, principalmente a dos amarelinhos, cuja média de idade já é 12 anos. Há a questão de infraestrutura, principalmente no meio rural. É preciso cascalhar, fazer abrigo para as pessoas esperarem o ônibus. Há muita coisa para ser feita nesse sentido. A capacitação precisa melhorar para caramba. Há necessidade de uma política. As rotinas estão mal delineadas – resolveríamos isso com a implantação de um sistema. O rodízio de pessoal é elevado. Precisamos de um fluxo para tratar das reclamações e das denúncias e de um cronograma de fiscalização para verificar se está tudo certo. Nós fomos até lá e deparamos com a falta de documentos. Se alguém tivesse fiscalizado a TCB, a prestadora já teria resolvido a situação.

O meu último ponto é que precisamos também pensar em um consórcio interestadual para a Ride. Sabemos que há muitos alunos que moram em Goiás, Planaltina, Águas Lindas, Valparaíso e estudam no DF. Você acha que um menino vai pensar 2 vezes para atravessar a pista que divide o DF de Valparaíso, para pegar o ônibus do outro lado? Você acha que um menino vai procurar a plataforma para atravessar? Não vai. Ele corre risco todos os dias, porque não existe um consórcio para atravessar a divisa de Goiás e buscá-lo no abrigo, no ponto de ônibus lá de Goiás. Precisamos de um consórcio para resolver essa situação.

Bem, era isso o que eu tinha para falar. Muito obrigado pela atenção de vocês.

PRESIDENTE DEPUTADA PAULA BELMONTE (PSDB) – Muito grata, Anderson. Como foi dito, há coisas boas acontecendo, mas algumas falas aqui são muito importantes e chamam atenção. Primeiro, o ônibus tem que ser uma excepcionalidade, não algo que seja rotina. Nós precisamos ter escola dentro das RAs. Precisamos fazer com que nossas crianças tenham escola.

E outra coisa: estamos construindo Brasília, a capital federal, e o Brasil. Como fica a autoestima de um menino que está perto de um lixão? Temos que pensar no cidadão. O próprio Estado deixa um menino pegar um ônibus para a escola perto de um lixão, onde muitas vezes passam ratos. Pode-se fazer menino de aviãozinho, de nuvenzinha, aquela coisa toda, mas realmente é preciso que haja sensibilidade, por parte da educação, com esse cidadão que está se formando. A formação, como você bem disse, começa muito antes de alguém se sentar na carteira. É preciso ser bem atendido e estar com a barriga cheia, com uniforme de qualidade e descansado.

Parabéns pelo trabalho!

ANDERSON CHRISTIAN PEREIRA – Lembro-me muito de quando eu era criança e usava transporte escolar. Eu morava em uma zona rural, algo bem típico de São Sebastião – você mora em zona rural e é levado para estudar na cidade. Sempre eu chegava barrento, empoeirado ou enlameado.

É preciso que haja sensibilidade, realmente, porque isso gera *bullying* também.

PRESIDENTE DEPUTADA PAULA BELMONTE (PSDB) – Essa é uma realidade.

Isso que você falou, eu quero registrar. Talvez as pessoas que estejam nos escutando não saibam, mas existe o pé de Toddy, que é exatamente a criança que chega com o pé enlameado e é discriminada pelas outras. Isso acontece porque ela passou por um lugar sem abrigo.

Eu vi uma coisa que me deixou feliz, mas não era necessário que isto acontecesse em Brasília. A diretora fez um lavatório de pés na entrada da escola, para que as crianças não sofressem *bullying*. Mas não são só os pés.

Na 26 de Setembro, por exemplo, ou a criança está dentro de uma lama ou dentro de uma poeira que vai até o cabelo. É muita poeira, e muitas vezes não há acesso a ônibus. É essa sensibilidade que precisamos ter na educação. A educação é muito mais do que banco, carteira, quadro e professor; ela está no ser humano integral. E o professor, o servidor, o monitor, as pessoas que veem essa situação sofrem com isso, porque se identificam.

ANDERSON CHRISTIAN PEREIRA – Essa foi a fala de um pedagogo sofrido. Eu estou desse jeito. Eu sinto assim.

PRESIDENTE DEPUTADA PAULA BELMONTE (PSDB) – Que Deus abençoe o trabalho de vocês! Muito grata.

Quero aproveitar e já chamar o consultor técnico-legislativo da Câmara Legislativa Lauro Musumeci Alves Velho. Ele é consultor técnico-legislativo, administrador e chefe da Unidade de Fiscalização, Governança, Transparência e Controle, vinculada à Conofis; passou pela Diretoria de Gestão de Pessoas e pelo Fascal, também na CLDF, e possui experiência em gestão de contratos, participação em pregões e fiscalização administrativa na área federal. Ele é graduado em administração e pós-graduado em gestão pública e direito administrativo. Muito grata por sua participação!

Estamos fazendo questão de mostrar o nível dos nossos consultores. Eu estive na Câmara dos Deputados e lá tive a oportunidade de contar com consultores também muito bons, mas quero dizer que nós temos aqui na CLDF consultores que vivenciam o que está acontecendo na cidade, e isso tem relevância.

Falou-se da alimentação. Eu e o deputado Gabriel Magno montamos esse grupo de trabalho em que os consultores foram verificar o que estava sendo oferecido às crianças na merenda escolar. Eles se alimentaram da merenda. Fizemos várias recomendações, mas, infelizmente – tenho visitado as escolas e faço questão de conhecer a merenda escolar –, ainda estamos com alguns problemas.

Precisamos promover a digitalização, esse é um ponto importante. Às vezes, vejo que as políticas se limitam a melhorar como a sala está. Não, a sala não pode continuar desse jeito. A sala tem que ser mudada, nós temos que mudá-la. Estamos falando de um orçamento bilionário e de uma cidade que já tem 66 anos. Ela já tinha que ter sido mudada, a sala já tinha que ter se tornado digital. Estamos falando da capital do nosso país! Acreditamos nessa mudança e vamos promover essa transformação.

Concedo a palavra ao deputado Gabriel Magno.

DEPUTADO GABRIEL MAGNO (PT) – Boa tarde a todos que estão acompanhando esta reunião. Quero parabenizá-la, deputada Paula Belmonte, mais uma vez, por sempre trazer ao debate temas tão relevantes. Farei apenas um breve comentário. Não sei se conseguirei ficar até o final desta reunião, mas nossa assessoria a está acompanhando.

Para dialogar com o brilhante trabalho que nossa consultoria tem feito, gostaria de fazer alguns breves comentários. O Anderson terminou sua apresentação com uma expressão que considero a mais importante: o sucesso da política pública na educação, em qualquer dimensão – seja na do transporte, na da alimentação, na do atendimento, na do acolhimento ou na da proteção de crianças, adolescentes, jovens e adultos –, dá-se pelas pessoas, porque escola e educação se fazem com gente. Este precisa ser o centro do olhar, da atenção, do cuidado e da prioridade do orçamento: haver gente. E haver gente bem remunerada, bem cuidada, gente que tem compromisso com esse processo, que é bem formada e que conta com estrutura adequada para exercer seu trabalho. Acho que isso é fundamental.

Deputada Paula Belmonte, quando vossa excelência estava na Comissão de Fiscalização, nós apresentamos, no ano passado, o Projeto de Lei nº 1.608/2025, que foi construído pela consultoria legislativa desta casa e assinado por nós – por vossa excelência, pelo deputado Fábio Félix e pelo deputado Max Maciel. Este projeto cria as diretrizes da política do transporte escolar no Distrito Federal. Pedimos aqui o esforço dos parlamentares, mais uma vez, para que possamos avançar na tramitação desse projeto de lei nesta casa e dialogar com o Governo do Distrito Federal, porque ele ajuda a resolver esses gargalos e esses problemas que foram identificados, do ponto de vista dos critérios de atendimento.

Está previsto no art. 4º da política o atendimento aos estudantes do Entorno, como o Anderson bem colocou aqui. Também está prevista a resolução de um problema atual do transporte escolar: a negativa que a secretaria impõe hoje aos estudantes da rede conveniada, que faz parte da rede pública do Distrito Federal – poderemos depois dialogar sobre esse processo de gestão –, e também aos estudantes que utilizam o passe-livre.

Essas políticas precisam ser complementares, porque o Passe Livre Estudantil é uma política importante que vai além do mero deslocamento entre residência e escola. O estudante o utiliza

também para se deslocar a outros equipamentos públicos de lazer, de cultura e de esporte. Ao estudante – principalmente àquele do ensino médio – que utiliza o passe-livre está sendo negado o direito ao transporte escolar. São relações diferentes. Estão tentando resolver o processo do atendimento e dos critérios.

Há ainda um capítulo dedicado aos estudantes com deficiência, que foram mencionados na apresentação do Anderson. É muito importante o olhar, o cuidado e a atenção a esses estudantes.

O projeto cria mecanismos de monitoramento da política, do orçamento, de avaliação e de debates, que são fundamentais para o êxito da política pública, partindo do pressuposto de que o transporte escolar deveria ser a exceção – e, portanto, a prioridade deveria ser a construção de novas escolas.

Quero apenas fazer esse adendo porque, recentemente, no dia 11 de março, o Tribunal de Contas tomou mais uma decisão sobre uma representação que apresentamos a respeito do direito negado ao transporte escolar e cobrou da Secretaria de Educação que, no prazo de 60 dias, apresentasse um diagnóstico e também um plano de ação. Nós acompanhamos isso. Vamos acompanhar juntos, deputada Paula Belmonte. Vossa excelência tem colocado muito energia, muito esforço e muita prioridade nessa questão.

Encerro falando de um elemento fundamental que o Anderson trouxe.

Eu estou vendo aqui grandes amigos, diretores, diretoras de escola.

Esse processo fundamental de integração do sistema precisa vir acompanhado de outro debate essencial sobre um problema atualmente enfrentado pela rede: o EducaDF, um sistema que não tem funcionado. Não adianta digitalizarmos e informatizarmos a rede, que é necessário e fundamental para diminuir esse retrabalho que há, se a Secretaria de Educação insiste num sistema que custou mais de R\$40 milhões, um sistema privado, de uma empresa, que não funciona e que travou a rede. Hoje a rede de ensino está colapsada e travada, porque as escolas não estão conseguindo, deputada Paula Belmonte, talvez pela primeira vez... Desde que eu acompanho a rede como profissional – sou concursado da Secretaria de Educação de 2009 –, eu nunca tinha visto isto: a rede não entregou o boletim no primeiro trimestre.

PRESIDENTE DEPUTADA PAULA BELMONTE (PSDB) – E isso atrapalha até a formatura dos jovens.

DEPUTADO GABRIEL MAGNO (PT) – Atrapalha o Pé-de-Meia e o Bolsa Família. Atrapalha a dinâmica e organização das escolas. Atrapalha o direito ao transporte escolar, porque as escolas não estão conseguindo nem justificar para a Secretaria de Educação a ausência dos estudantes. Para a escola, eles estão faltando. Na hora de regulamentar os outros processos, não se consegue comprovar o necessário.

Então, eu acho que é fundamental essa dinâmica para dialogarmos com o conjunto das políticas de educação.

Eu quero parabenizar muito vossa excelência. Eu vou ficar mais um tempo, mas eu terei de sair daqui a pouco. Quero parabenizar a consultoria desta casa e colocar também a Comissão de Educação à disposição deste importante debate.

PRESIDENTE DEPUTADA PAULA BELMONTE (PSDB) – Deputado, para mim, é uma honra tê-lo aqui. O senhor é uma pessoa que representa a educação do Distrito Federal. Eu sei o tanto que nós trabalhamos juntos na Comissão de Fiscalização e o quanto eu aprendo com o senhor. Para mim, é sempre importante destacar que nós fizemos um excelente trabalho em relação à merenda escolar e continuaremos fazendo, para que a educação do Distrito Federal seja conduzida não apenas com boa vontade e amor das pessoas, como uma missão, mas também com organização e planejamento, para sabermos aonde queremos chegar.

O senhor falou do EducaDF. Depois eu vou pedir um estudo dessa situação, porque o EducaDF... Quando começarmos a falar do PDAF, quando começarmos a falar de valores, veremos que é algo surreal.

DEPUTADO GABRIEL MAGNO (PT) – O salário dos professores.

PRESIDENTE DEPUTADA PAULA BELMONTE (PSDB) – O salário dos professores. A questão da formatura desses alunos, como o senhor disse, tem um impacto na família. Isso é uma situação seríssima mesmo.

Quero também registrar uma situação, deputado, que eu quero conversar depois com o senhor. Nós temos vários diretores aqui. As escolas técnicas profissionais não estão conseguindo fazer a compra dos seus suprimentos, porque os suprimentos dessas escolas não estão no EducaDF, e elas não conseguem comprar. Nós temos escolas com necessidades muito específicas. Por exemplo, há cursos de acupuntura que não conseguem comprar agulhas. Temos também uma escola de sabores, que precisa comprar alimentos perecíveis e igualmente não está conseguindo. Tudo isso atrapalha a nossa educação.

Esse EducaDF, realmente, precisamos verificar como podemos salvá-lo ou, de fato, encerrá-lo, fazendo um trabalho com muita seriedade, para que possamos tornar Brasília verdadeiramente digitalizada.

Mais uma vez, eu quero parabenizar a equipe. Eu quero também cumprimentar os diretores presentes, que são muitos. Eles conhecem essa realidade até mais do que nós, que a vivenciamos aqui em alguns momentos. Quero agradecer a presença dessas pessoas.

Eu quero falar da Juliana, que é de uma escola rural e vive essa realidade. A diretora Juliana é da Escola Aspalha, da Serrinha. Ela foi uma das grandes vozes para que pudéssemos salvar as nossas nascentes, mas, ali, ela também salva vidas. E, por incrível que pareça, mesmo estando numa região com muitas nascentes, a escola precisa ser abastecida por carro-pipa, porque não tem água todos os dias. Essa é uma realidade do Distrito Federal. Muitas vezes, eu gosto de dizer isso aqui para que fique registrado e para que as pessoas entendam do que estamos falando.

Quero falar com o professor James, diretor de uma escola na Ceilândia. Ele também trata da pauta do PDAF com muita seriedade, pois isso prejudicou a pedagogia e o andamento da escola. A direção, que deveria focar no pedagógico, muitas vezes, está preocupada com outras situações que não são pedagógicas, o que reflete no desenvolvimento educacional das nossas crianças. Muito grata pela sua presença, professor James.

Quero agradecer ao Newton Vieira e ao Evandro Campelo, da Secretaria de Orçamento Federal, professor e grande defensor da nossa educação. O Evandro é de uma família tradicional do Distrito Federal. Para mim, é uma honra ter sua família presente, pois acreditamos que o Distrito Federal e a capital federal sejam, realmente, referência em políticas públicas.

Quero agradecer ao senhor Adalberto Carvalho, sargento da Polícia Militar. O senhor Adalberto também vê esse reflexo. Quando o Anderson mencionou o impacto do transporte naquela rua estreita, naquela cidade com pouco fluxo, vimos que tudo isso repercute na atuação da Polícia Militar, que acompanha a situação. Realmente, nós precisamos dessa força.

Quero mencionar também o José Wellington, um parceiro, companheiro e amigo. Ele tem um pai atípico e vem trazendo essa pauta muito fortemente, para que possamos incluir crianças, jovens, famílias de pais atípicos e pessoas com doenças raras, buscando mais sensibilidade no transporte escolar e, também, uma escola mais inclusiva. Muito grata pela presença.

Concedo a palavra ao Lauro Musumeci Alves Velho.

LAURO MUSUMECI ALVES VELHO – Agradecemos muito, mais uma vez, pela demanda e por outras que possam surgir sobre esse tema, que é muito importante.

Vamos mostrar um cenário de contratos que envolvem valores muito altos, destacando que essas pessoas são fundamentais para fazer a coisa acontecer. Como o Anderson comentou: “Está perfeita ou não está?”, mas é importante reconhecer que existem, sim, casos que merecem elogios.

Nós começamos tratando do Portal da Transparência da TCB. No quarto *slide* isso ficará mais claro, mas existe uma dificuldade: no parlamento, a Conofis, mediante requisição de deputado, tem acesso aos números, pode solicitar informações à TCB e pedir números e planilhas. No entanto, o cidadão comum que acessa o *site* e deseja obter informações sobre os contratos não encontra o número correto. E são números muito vultosos, como nós vamos mostrar aqui.

Primeiramente, apresentarei a dimensão dos números para, em seguida, explicar, ponto a ponto, os contratos. Atualmente, os contratos analisados por nós somam R\$700 milhões. Não é um número inexpressível. É um número enorme, que, com certeza, impacta o orçamento do DF.

Na região de São Sebastião – e é engraçado, porque a senhora mencionou, no início, a região de São Sebastião – estão concentrados R\$92 milhões desses contratos. Surge uma questão que não é nem objeto deste estudo, mas pode ser de um próximo: por que não priorizamos a construção de escolas na região, em vez de transportar crianças para locais tão distantes?

PRESIDENTE DEPUTADA PAULA BELMONTE (PSDB) – Só para deixar registrado para as pessoas: uma escola de médio porte custa atualmente R\$9 milhões. Estamos falando de praticamente 10 escolas em São Sebastião que poderiam ser construídas em 1 ano.

LAURO MUSUMECI ALVES VELHO – Exatamente. Sem o risco de trânsito, de acidentes e tudo mais.

Citei as empresas. Primeiro, a Transcooper, que possui o maior valor individual de contrato, R\$82 milhões – não é juízo de valor. É apenas uma demonstração –, e a Transfer Logística, que detém o maior valor contratado, com vários contratos com a TCB que somam mais de 25% dos valores concentrados nessa empresa. Mais uma vez, não é juízo de valor; é simplesmente um dado.

Volto ao que comecei a falar no primeiro *slide*: o que vemos no *site* da TCB e a realidade dos fatos, que corresponde ao que a TCB nos respondeu após uma requisição, são diferentes.

Ao acessar o *site* da TCB e analisar os contratos de 2023, 2024 e 2025, observa-se que 69% deles são assinados em caráter emergencial, um percentual absolutamente alarmante e inaceitável. Essa situação está diretamente relacionada à falta de pessoal.

Nós falamos que, realmente, não é questão de contratação; é questão de informação. Em confronto com a TCB, após conversas, troca de *e-mails* e informações, obtivemos o dado correto: apenas 10% dos contratos são emergenciais. Apenas 3 de 30. Então, por que – depois de elaborar o termo de referência, fazer um edital, fazer uma licitação, assinar um contrato, que dá tanto trabalho – não publicizar isso de maneira correta?

Nós observamos que a discrepância não reside na contratação, mas na falha de comunicação. A nossa primeira recomendação é a atualização e melhoria imediata do Portal da Transparência, que é uma ferramenta fundamental para que o cidadão possa ter acesso à informação. Nós temos essa informação porque fomos lá, requisitamos informações, mas, se uma pessoa comum – um pai, um aluno, qualquer cidadão, alguém que esteja fazendo uma tese – quiser saber o número, ela vai ter o número incorreto.

Este ponto a senhora citou no começo: a discrepância nos valores dos contratos. Colocamos aqui o contrato mais barato e o contrato mais caro, digamos assim. Temos o Contrato nº 5, do Recanto das Emas, em que se paga R\$12,71 por quilômetro, e o contrato de Santa Maria, em que se paga R\$26,00 por quilômetro.

Surge a pergunta: por que se tem essa diferença tão grande? O Anderson citou que, dentro da mesma RA, paga-se o mesmo quilômetro para o ônibus que passa por terreno com lama e para aquele que passa pelo asfalto. Na verdade, isso aqui tem um racional. Se o racional é perfeito, na recomendação eu vou dizer que não. Mas existe um racional que seria a diluição dos custos fixos – ônibus, salário, seguros – pela quilometragem rodada.

Nesse primeiro contrato que eu citei, que tem o valor mais baixo, o ônibus carrega mais de mil alunos e roda 55 mil quilômetros por mês. Então, na diluição dos custos fixos, ele fica com um valor muito abaixo do que os outros.

Por outro lado, aquele que tem o quilômetro mais bem pago tem uma densidade mais baixa, porque ele transporta 304 alunos com menos de 1/10 dos quilômetros rodados no contrato anterior que eu citei.

Em termos de custos fixos, essa conta é ideal, perfeita. Mas será que, naquele contrato que roda muito mais, os custos variáveis não são muito maiores? Não temos nele mais trocas de pneus, mais problema com óleo e mais estresse dos motoristas que provavelmente estão rodando muito

mais que os outros?

Então, surge uma questão que colocamos como recomendação: rever essa questão do percurso médio anual, que é a fórmula que hoje a TCB usa para precificar os seus contratos.

Eu mostro aqui uma auditoria do TCDF.

Gostaria de relembrar o que o Anderson falou no começo da fala dele: o diagnóstico não é uma auditoria, não é algo com aspecto punitivo, é simplesmente um diagnóstico. O Anderson já introduziu esse assunto. Em 2021, o TCDF verificou que os quilômetros estimados não eram efetivamente rodados. Então, como era feito o pagamento da maioria dos contratos?

Você estimava o quilômetro que ia ser rodado, multiplicava pelo valor do contrato – por exemplo: R\$30,00 por quilômetro rodado – e pagava a empresa.

Em termos de administração pública, é impossível você aceitar isso. Você tem que pagar o que efetivamente você usufruiu como administração pública.

Vamos imaginar que uma escola fecha por 2 dias para uma obra. Vamos pagar por quilômetros rodados naqueles dias em que o ônibus não rodou?

Eu sou do Rio de Janeiro, vocês devem ter percebido, e lá temos muitas áreas bloqueadas pelo tráfico e pelas milícias. Na área bloqueada não entra ônibus, não entra caminhão. Nesse caso, se tivéssemos um caso semelhante aqui no DF, estaríamos pagando um quilômetro rodado dentro de uma área em que o ônibus não rodou.

Isso é insustentável como forma de pagamento e fiscalização de contrato.

O TCDF fez auditoria em 2 contratos. Ele constatou que os ônibus não rodavam exatamente os quilômetros que eram estimados. Em valores da época, ele estimou um prejuízo de R\$3,2 milhões por mês se fosse extrapolado para todos os contratos da TCB. Em valores atuais, estaríamos falando de um prejuízo de R\$50 milhões nessa estimativa, versus o real, o que o ônibus roda.

Entretanto, como eu disse, não temos só notícias ruins.

Isso é algo que está sendo reconstruído pela TCB. Implantamos um sistema chamado AVL, o *Automatic Vehicle Location*, que utiliza *chips*. Enfim, é um uso da inteligência em que se consegue detectar exatamente quantos quilômetros o ônibus rodou. Isso ainda não está em todos os ônibus da TCB, o que é um problema, mas, pelo menos, entendemos que é algo que já avançou e estará 100% funcionando.

Isso quer dizer que vamos pagar; o ônibus vai rodar, vai sair um relatório, a empresa vai recebê-lo para dizer que está *ok*, e a TCB vai pagar exatamente o que foi rodado.

Então, entendemos que esse é um aspecto de melhoria que está sendo implantado. Parece que isso ocorre apenas nos ônibus com cota; naqueles contratos maiores, ainda não. Mas, em termos de futuro, vislumbramos isso como um fator de economia de recursos.

(Apresenta projeção.)

LAURO MUSUMECI ALVES VELHO – Vamos explicar o que é o AVL. Ele monitora, em tempo real, os trajetos por meio de um centro de controle, registra a quilometragem dentro do itinerário previamente cadastrado, ou seja, se o ônibus fugir do itinerário cadastrado, provavelmente a empresa vai receber algum tipo de glosa ou punição. O sistema também identifica eventuais desvios e inconsistências operacionais, por exemplo, o ônibus não parar onde deveria parar, desviar o caminho, enfim, não cumprir o que está em contrato. O sistema fornece o registro preciso da operação. Como foi dito, isso não está implantado em toda a cadeia, mas, quando estiver, realmente vai gerar muita economia.

PRESIDENTE DEPUTADA PAULA BELMONTE (PSDB) – Temos o percentual de implementação?

LAURO MUSUMECI ALVES VELHO – Os contratos com cota chegam a aproximadamente 25% dos contratos da TCB. Nos contratos maiores, que são os de ampla concorrência, ainda não.

Essa é uma figura do centro de controle. Esse não é o centro de controle da TCB, mas a

servidora Juliana o elaborou com tanto apreço que resolvi apresentar. O centro de controle seria exatamente isso, mesmo sendo apenas ilustrativo. Os fiscais de contrato, os gerentes e as pessoas da TCB conseguiriam enxergar os ônibus passando pelas rotas e o que está acontecendo de fato.

Isso facilita muito a fiscalização de contrato para entender se esses ônibus estão indo para os lugares corretos, se param onde têm que parar, enfim, se prestam o serviço para o qual foram contratados.

Quero falar especificamente de fiscalização de contrato. Além do pagamento por estimativa que, na minha visão, não deveria existir de forma alguma, a TCB ainda tem que fazer fiscalização por amostragem. O Anderson falou de muitas pessoas, a senhora também citou várias, e realmente é um trabalho hercúleo.

Eu trabalhei na administração federal e percebemos que, na CLDF e no Executivo do GDF, ninguém quer ser fiscal de contrato. A pessoa não ganha nada a mais, coloca o CPF e, se houver algum dano ao erário, a pessoa pode responder. Ninguém quer ser fiscal de contrato, e a TCB não tem funcionários suficientes para fazer isso. Não é exatamente uma falha da empresa, mas uma falha de sistema. Quando há funcionários, geralmente são muito mal pagos. Essa fiscalização por amostragem também gera problemas em vários aspectos que o Anderson mostrou, como ônibus que não estão 100% em condição. Nós não conseguimos saber se todos os ônibus têm monitor, e isso fica restrito à amostragem. Não sabemos o número real de ocorrências que não deveriam ocorrer.

As vistorias e os *checklists* dos ônibus são feitos semestralmente, nas férias. Eu não estou acusando nenhuma empresa de cometer ilícito, mas sabemos que acontece. A empresa pode colocar, em janeiro e julho, ônibus em boas condições. Já os ônibus que rodam durante o ano inteiro e transportam todos aqueles estudantes podem não estar nas mesmas condições.

Nós verificamos apenas a cada 6 meses se os ônibus têm 10 anos de uso, por requisito do edital, e se estão adaptados. Em termos de fiscalização de contrato, isso não é algo que possamos aceitar.

Falamos de recomendações, especificamente em transparência, mas também em fiscalização. Eu já havia mencionado, no primeiro *slide*, a transparência nos contratos. A TCB tem que disponibilizar todos os contratos em seu portal que sejam condizentes com os que ela mesma nos mandou voluntariamente. Não estamos pedindo nada excepcional, e percebo que isso já vem sendo atualizado.

Sobre a fiscalização, a sugestão é que, no mínimo mensalmente, o fiscal acompanhe o ônibus e só efetue o pagamento da fatura da empresa se estiver tudo certo. Fazer uma amostragem que cubra mais de 1 mês é inaceitável.

Precisamos usar ferramentas de IA. Já colocamos a Conofis à disposição para realizar um estudo nesse sentido, para verificar métricas contratuais. O Anderson citou, por exemplo, a importância de o Detran-DF estar representado. Por contrato, o motorista não pode ter multas graves e tem que ter carteira.

Por que não criar uma API com o Detran-DF para que, quando houver algum problema com determinado motorista, a TCB receba essa informação em tempo real e atue imediatamente? É muito diferente de receber, por boa vontade da empresa, os pontos na carteira do motorista. Se a fiscalização não é eficiente *in loco*, essa API pode ser muito útil para a TCB.

Também há a verificação de antecedentes criminais. Nós estamos falando de crianças, e isto é requisito dos editais: motoristas não podem ter antecedentes criminais. Por que não criar um convênio, via inteligência artificial, com a Polícia Civil? Se houvesse qualquer ilícito cometido por aquele motorista, a TCB receberia a informação e solicitaria o afastamento imediato por parte da empresa.

PRESIDENTE DEPUTADA PAULA BELMONTE (PSDB) – Motoristas e monitores?

LAURO MUSUMECI ALVES VELHO – Isso, todos os contratados.

Lembro-me do meu carro, que é de 2021, nem é tão moderno, e me avisa quando o pneu está vazio e quando o óleo está acabando. Por que não implantar também mecanismos, por meio de

inteligência artificial, para que o fiscal do contrato – e não somente a empresa – tenha conhecimento dessas questões quando o ônibus não tem condições de rodar? Hoje, dependemos muito de acreditar no que a empresa propõe e de uma fiscalização que é insuficiente.

Agora falarei de um terceiro ponto e cito um projeto de lei que já existe na casa, sobre câmeras. Eu sei que se trata de um assunto polêmico, que envolve o Estatuto da Criança e do Adolescente, mas, mediante a permissão dos pais, o monitoramento poderia acontecer. Esse projeto prevê a instalação de câmeras em todos os ônibus, para que vários aspectos que estão no *checklist* da fiscalização de contrato sejam monitorados – por exemplo, se o banco está em boas condições, se há cinto de segurança e extintor de incêndio, se o motorista está com a roupa que deveria estar. Em vez de ter que fazer a fiscalização *in loco*, vários desses aspectos poderiam ser verificados por meio de câmeras.

Existe um projeto nesta casa que menciona, inclusive, a necessidade de alinhamento com o Detran-DF nesse sentido. Após desmistificar toda essa polêmica e entender que isso é possível, tal medida seria bem útil para a fiscalização.

Por último, nós recomendamos o aperfeiçoamento do cálculo do PMA, Percurso Médio Anual, para entender se aquele valor que está sendo pago efetivamente é o que deveria ser. Isso porque a simples diluição de custos fixos em um ou outro aspecto talvez não reflita a realidade do que deve ser pago. Eu tive um chefe na Ambev, onde trabalhei, que dizia que custo é como unha: tem que se cortar sempre. É óbvio que, na administração pública, não se busca o menor preço, mas o melhor preço. O serviço tem que ter qualidade, mas esse aspecto do custo também deve ser sempre observado para próximas licitações, talvez com uma mudança de metodologia.

Da minha parte, é isso.

PRESIDENTE DEPUTADA PAULA BELMONTE (PSDB) – Muito grata, Lauro. Parabéns. (Palmas.)

Eu quero só fazer 2 perguntas para você rapidamente. A primeira está relacionada ao contrato emergencial – quando você falava sobre isso, eu estava fazendo um comentário com o deputado Gabriel Magno –, hoje, qual é a realidade dos contratos emergenciais?

(Intervenção fora do microfone.)

PRESIDENTE DEPUTADA PAULA BELMONTE (PSDB) – Então, 10%.

A outra questão que foi abordada e que nos chamou muito a atenção naquela reunião da Comissão de Fiscalização, Governança, Transparência e Controle foi a disparidade de valores. Hoje, você deu um exemplo do valor do quilômetro rodado em 2 regiões administrativas – eu não sei quais eram, mas sei que uma era Santa Maria e a outra, acredito, São Sebastião.

LAURO MUSUMECI ALVES VELHO – Recanto das Emas.

PRESIDENTE DEPUTADA PAULA BELMONTE (PSDB) – A diferença no valor do quilômetro rodado no contrato é mais do que o dobro.

LAURO MUSUMECI ALVES VELHO – Sim.

PRESIDENTE DEPUTADA PAULA BELMONTE (PSDB) – Porém, nós verificamos, à época, que, na mesma RA, também havia essa disparidade de preços, sem justificativa. Eu quero saber se o estudo identificou isso também.

LAURO MUSUMECI ALVES VELHO – Não. Hoje, nos 30 contratos vigentes, não se verifica, na mesma região administrativa, uma disparidade muito grande. Trata-se realmente de regiões diferentes, com quantidades de estudantes totalmente distintas – por exemplo, uma delas tem uma quantidade de estudantes 10% menor do que a da outra.

Eu digo que eu não concordo com o cálculo, porque eu acho que uma empresa que roda menos ganhar mais não é exatamente o ideal, já que também economiza em custos variáveis.

PRESIDENTE DEPUTADA PAULA BELMONTE (PSDB) – Com certeza.

LAURO MUSUMECI ALVES VELHO – Então, talvez ela pudesse ganhar menos.

Entendo que a empresa que está ganhando muito menos talvez tenha vários outros custos, inclusive decorrentes da falta de motoristas, que ficam estressados por rodarem muito mais, e do desgaste dos veículos. Então, eu acho que isso pode, sim, ser mais bem arranjado e que uma nova fórmula possa ser estudada.

PRESIDENTE DEPUTADA PAULA BELMONTE (PSDB) – Eu gostaria de confirmar uma informação, porque eu estou com o estudo completo. Quero pedir também o envio da apresentação de vocês para que nós possamos imprimi-la, porque eu acho que o resumo está bem condensado. Foi levantado que, hoje, com a TCB, nós gastamos R\$699 milhões. É isso?

LAURO MUSUMECI ALVES VELHO – Exatamente. A Brenda, que falará depois de mim, vai explicar toda a questão orçamentária, mas este foi o objeto do estudo: quase R\$700 milhões.

PRESIDENTE DEPUTADA PAULA BELMONTE (PSDB) – Nós estamos falando desse montante, mais o valor do Passe Livre Estudantil?

LAURO MUSUMECI ALVES VELHO – Sim. São públicos diferentes.

PRESIDENTE DEPUTADA PAULA BELMONTE (PSDB) – Eu sei, mas essa informação é importante para entendermos que estamos falando de transporte e da distância do aluno em relação à escola.

LAURO MUSUMECI ALVES VELHO – Sem dúvidas. Embora não seja a minha área – é muito mais a do Anderson –, a construção de escolas, que também não é objeto deste estudo específico, com certeza seria um resultado muito mais efetivo para a administração pública.

PRESIDENTE DEPUTADA PAULA BELMONTE (PSDB) – Muito grata, Lauro. Parabéns. (Palmas.)

Concedo a palavra à senhora consultora técnico-legislativa da CLDF, contadora e chefe da Unidade de Acompanhamento e Gestão de Informação Orçamentária, Contas Públicas e Gestão Fiscal da Conofis, conselheira da Câmara de Fiscalização do CRC-DF e conselheira suplente do DF-Previcom, com certificação do CPA-20 e pós-graduação em controladoria e finanças públicas, Brenda Giordani Fagundes.

Muito grata pela sua presença e pelo trabalho.

BRENDA GIORDANI FAGUNDES – Obrigada. Boa tarde a todos. A parte de orçamento é muito técnica. Então, tentei trazer ao máximo palavras um pouco mais fáceis de compreender. Não vou me prender à literalidade. Por exemplo, no orçamento nós sabemos que “recurso” está mais relacionado a dinheiro; contudo, aqui posso estar me referindo a uma questão mais orçamentária, que teria outra nomenclatura. Ainda assim, não vou me ater a esse rigor técnico, para tornar a exposição mais fluida e de mais fácil compreensão para quem não é da área.

Quando vamos ver quanto está sendo gasto com o transporte escolar, a primeira coisa que temos que verificar no orçamento é: existe transporte escolar; onde e como encontramos esses valores? Como temos acesso a essa informação? Então, identifiquei os programas de trabalho nos quais o transporte escolar possui valores alocados, bem como onde ele é executado. No próximo *slide*, vou mostrar isso um pouco melhor.

(Apresenta projeção.)

BRENDA GIORDANI FAGUNDES – Com base na identificação dos programas de trabalho, consigo obter todas as demais informações. Por exemplo: qual é o percentual por secretaria, o que está sendo gasto pela TCB, entre outros aspectos. Os dados foram extraídos do sistema Siggo-DF. Além disso, realizei outras consultas, como, por exemplo, nos *sites* da secretaria e da TCB, bem como na pesquisa pública do SEI. Os processos mais antigos, em sua maioria, estão restritos. Entretanto, nos processos mais recentes, conseguimos ter bastante acesso aos documentos.

Assim, é possível visualizar todo o fluxo de informação. Esses números de processos, por exemplo, também foram coletados no Siggo-DF. Para quem tiver interesse em se aprofundar no tema, há atualmente muitas informações públicas que antes não estavam disponíveis e que permitem compreender melhor esses dados. Além disso, consultei o Diário Oficial, pois, em alguns casos, como o Lauro mencionou, nem todos os contratos estavam publicados.

Então, às vezes, eu buscava pelo menos o extrato no DODF para encontrar alguma informação ou complementar dados que não estavam devidamente publicados. Coloquei novamente o QR *code*, caso alguém não o tenha capturado anteriormente. Se alguém precisar, ele está disponível ali.

Não vou me ater muito a este *slide*, pois, como mencionei, trata-se de uma questão bastante técnica. Esse não é o objetivo aqui. Mas, caso alguém tenha curiosidade, pode consultar o Portal da Transparência para entender um pouco mais isso.

Dentro do orçamento, temos os programas de trabalho, e é a partir deles que conseguimos extrair os dados relacionados ao transporte escolar. Diferentemente de outros temas que já tratei aqui – como orçamento da mulher e do idoso –, em que não é possível identificar de forma específica quanto se gasta com cada um, no transporte escolar isso é bem claro, pois os dados estão estruturados nesses programas de trabalho. São vários programas de trabalho. Por isso há aquela parte variável indicada mais abaixo. Mas a função sempre será educação; o programa sempre o EducaDF; e a ação orçamentária, transporte de alunos. A depender da subfunção e do subtítulo, que são partes do programa de trabalho, conseguimos separar os dados por etapa da educação, então, eu consigo saber o que está sendo mais gasto com educação infantil, ensino fundamental, enfim.

Essas partes que constam na parte inferior são as que variam. Caso se observe apenas a ação orçamentária, pode surgir a dúvida: se a ação é a mesma, por que não analisar somente por ela? Porque essa ação contempla outros elementos além do programa de oferta da Secretaria de Educação. Por exemplo, inclui transporte de alunos para o ensino superior, o que traz dados de outras unidades que não nos interessam. Assim, para examinar especificamente o transporte escolar de que tratamos aqui, é necessário acessar esses subtítulos específicos.

Dito isso, para contextualizar, como funciona atualmente? No decreto que determinou a transferência da gestão do transporte escolar da secretaria para a TCB, em 2020, já há um artigo que estabelece que a secretaria deve, no início de cada ano, descentralizar o orçamento para a TCB. “Descentralizar” é um termo mais técnico, que evitei ao longo da apresentação; mas, para quem não conhece, significa fazer uma transferência, uma movimentação orçamentária para uma unidade diferente da do próprio órgão. Por isso, o decreto fala das descentralizações. Mesmo que a TCB o execute, não é ela que recebe o orçamento, segundo a Lei Orçamentária. Quem recebe o orçamento é a secretaria, que o repassa para a TCB.

Hoje, a secretaria não passa todo o valor destinado a esses programas de trabalho para a TCB porque a parte da frota própria, que são os amarelinhos, ainda é executada pela secretaria. Isso vai ser mudado. Inclusive, está em trâmite um processo de licitação para transferir essa execução, e a TCB vai começar a gerir essa frota própria. No entanto, no SEI, consta que o processo é de 2024. Então, vemos que essa não é uma coisa tão simples assim de se fazer.

Preciso dar 2 informações importantes.

Todos os valores dispostos nos *slides* estão em milhões, para facilitar o entendimento. Foi analisado o período de 2021 a 2025. Por quê? Primeiro, porque 2020 foi ano de pandemia, de atipicidade. Segundo, porque o decreto que transferiu a gestão aconteceu no meio daquele ano. Então, não teríamos uma análise tão comparativa. Por isso, analisamos o período de 2021 a 2025.

Se vocês olharem alguns dados, podem dizer que eles não estão batendo com a apresentação do Lauro, por exemplo. Isso porque estou falando especificamente de execução da despesa. Não estou falando de valor contratual. Não estou analisando quais são os valores mais caros dos contratos. Estou falando de execução, mesmo. Quando a unidade vai fazer uma nota de empenho, indica o número do contrato na nota de empenho e, assim, consegue-se saber, de fato, quanto está sendo executado.

O “orçamento autorizado” é chamado de “despesa autorizada” no Portal da Transparência. Estou usando-o como sinônimo para facilitar o entendimento. Ele é o orçamento inicial, aquele que acontece na aprovação da Lei Orçamentária. Depois, ao longo do exercício, acontecem alterações. Por exemplo, quando a secretaria transfere valor para a TCB, o orçamento dela diminui. Existem aberturas de créditos adicionais. Essas transferências vão mudando o que foi planejado inicialmente e mostram o que aconteceu, de fato, no ano.

Um problema que considero grave é que o orçamento inicial está ficando muito aquém do necessário, de fato, no exercício. Em 2024, 65% do necessário para o exercício vieram ao longo do exercício. Quem faz um crédito adicional, em regra, tem que indicar as fontes, sejam elas operação de crédito, anulação. É preciso caçar de onde se vai tirar o valor. Por mais que possamos fazer as alterações, sempre queremos alinhar o planejamento à execução.

Isso não aconteceu só em um ano, só no ano passado. Isso está acontecendo desde 2022. O pior período foi o de 2024. Percebemos, claramente, que o orçamento inicial está sendo muito mal planejado quando da elaboração da LOA porque, depois, ficam tendo que achar de onde vão tirar os valores. Considero esse um ponto bastante importante.

O ano de 2021 foi bem atípico porque o orçamento colocado na LOA, na verdade, sobrou. O recurso relacionado ao transporte escolar que a TCB não executa tem que ser devolvido para a secretaria, quando começa a encerrar o exercício financeiro. Nesse período, a despesa autorizada e a despesa empenhada são exatamente o mesmo valor. O que a TCB não executa ela devolve. Na verdade, em 2021, a TCB teve que devolver valor, porque sobrou. Depois disso, a realidade foi completamente diferente. Desde 2023, no máximo 50% do planejamento compõe o necessário no ano. Sistemáticamente, o orçamento é insuficiente.

PRESIDENTE DEPUTADA PAULA BELMONTE (PSDB) – Brenda, podemos fazer uma pergunta?

BRENDA GIORDANI FAGUNDES – É claro!

MARIA CECÍLIA MARTINS LAFETÁ – Brenda, estou com uma dúvida com relação aos números. O que você está chamando desse orçamento inicial – R\$121.000.000 em 2024? Não estou entendendo exatamente a que se refere esse orçamento inicial estimado. Ele seria a primeira descentralização do ano?

BRENDA GIORDANI FAGUNDES – Não. Eu até agradeço a pergunta, porque, justamente como é um tema mais técnico, é bom que todos tenham essa compreensão ampla. O orçamento inicial, na verdade, é o valor aprovado na LOA. Todo valor aprovado na LOA vai direto para a secretaria, nem estou me referindo à TCB, mas ao quanto a Secretaria de Educação do Distrito Federal recebe na LOA quando ela é aprovada, no que diz respeito ao transporte escolar.

Por exemplo: em 2021, ela recebeu R\$121.000.000; em 2022, R\$131.000.000. A parte das transferências será explicada daqui a pouco, no próximo *slide*. Esse orçamento inicial é, realmente, o que foi aprovado na Lei Orçamentária Anual para a Secretaria de Educação, nos programas de trabalho específicos do transporte escolar. Essas alterações são aquelas orçamentárias que acontecem, por exemplo, sobre o que mencionei da TCB: quando a secretaria transfere valores para a TCB, o orçamento inicial não muda – ele é fixo, acontece em janeiro. Porém, o orçamento no final do ano, o que chamamos de orçamento autorizado – não estou falando em termos de gasto –, acaba diminuindo quando há essa transferência de valor para a TCB.

Para não me estender muito, foquei, na verdade, no transporte escolar como um todo, no geral, envolvendo secretaria e TCB. Esse é o valor aprovado inicialmente, as alterações necessárias ao longo do exercício e, depois, o orçamento autorizado.

É claro que o orçamento autorizado não significa necessariamente que todo o valor tenha sido todo gasto. No entanto, como estamos falando de um cenário em que há suplementações frequentes, isso fica muito próximo do que foi executado.

Faço parênteses: depois o Woshington vai mostrar um painel em que será possível ver que o percentual de execução do transporte escolar é ótimo, em termos de percentual de execução, em relação ao que foi autorizado, ou seja, o que se pode gastar, do que, de fato, foi gasto. Ele é alto, porém, isso ocorre, porque o problema não está no valor no final do ano. Esse valor só é alcançado depois de ficar correndo atrás de créditos adicionais ao longo do ano. O problema, na verdade, está no planejamento. Já mencionei anteriormente, por exemplo, o caso de fundos especiais, em que a execução é baixa. Aqui o problema não é esse. O problema é que o planejamento está muito ruim. No final do ano, o valor é alcançado, mas seria muito melhor se não fosse necessário correr atrás de orçamento, se o planejamento fosse feito no ano anterior.

PRESIDENTE DEPUTADA PAULA BELMONTE (PSDB) – Brenda, deixe-me acrescentar algo às pessoas: o planejamento é primordial. Não há como fazer uma boa gestão sem planejamento. Esse é o ponto inicial.

Porém, a falta de planejamento é sujeita a quê? Além da suplementação financeira, ela pode abrir espaço para fraude e para contratos emergenciais? Qual é o diagnóstico dessa falta de orçamento? Estamos falando de uma suplementação de, no mínimo, 50%. Houve um ano, 2024, com cerca de 65% – desculpe-me, não estou conseguindo ver o número exato. O que o contribuinte de Brasília paga a mais por essa falta de planejamento? Qual é a consequência disso?

BRENDA GIORDANI FAGUNDES – Eu até vou falar sobre isso no próximo *slide*. Antes, trago uma observação rápida: de modo geral, os valores estão aumentando bastante – depois respondo às suas dúvidas, deputada. O ano de 2024 foi um ano atípico, com redução de 2024 para 2025. No próximo *slide*, começo a falar das transferências e dos problemas relacionados à escassez, que acarretam, por exemplo, essa insuficiência.

Imagino que a pergunta também se refira à movimentação orçamentária, que reconheço como um problema que eu vi em 2025.

Antes de entrar nos valores exatos de descentralização, falarei sobre o último ano findo. Não analisei todos os processos no SEI de 2021 a 2025, mas examinei o último ano findo, que é o mais recente que temos. O que vemos, na verdade, é a TCB quase implorando por orçamento: “Pelo amor de Deus, secretaria, envie recursos”. Digo isso porque, de modo geral, ao longo do ano, é aberto um processo que concentra a maior parte das descentralizações – as transferências da secretaria para a TCB. Ali estarão concentradas a maior parte dessas transferências, mas algumas transferências eventuais acontecem por fora. Lá está cerca de 99% do que é preciso.

Em 2025, a TCB, no início do ano, informou que o valor estimado necessário para executar as atividades seria x. Essa era uma estimativa da TCB, onde ocorrem algumas variáveis, quando diziam que seria cerca de R\$400 milhões. No entanto, a Secretaria de Educação possuía aproximadamente menos de R\$200 milhões – no estudo, eu falo o valor exato –, ou seja, ela não tinha nem metade do valor estimado pela TCB.

A TCB tinha estimado dentro desse valor a parte de frota própria da secretaria – que passaria para a TCB –, e tinha a parte também locada que estava lá. Basicamente, a secretaria respondeu que, já que não havia previsão de quando iria acabar essa licitação, ela tiraria essa parte do que foi pedido da estimativa de quanto seria gasto com os amarelinhos e transferiria todo o restante do orçamento para eles. Porém, o recurso foi insuficiente para a TCB.

Então, esse assunto entra no que a deputada estava falando. Por exemplo, a TCB diz que precisa de determinado valor. Porém, a secretaria não tinha esse valor. Então, ela precisa achar onde ela vai procurar esse valor. Ela chega a pedir para a Secretaria de Economia para abrir um crédito adicional, mas sem indicar a fonte. Assim, é muito mais difícil – porque é uma exceção – abrir um crédito adicional, aumentar o orçamento, sem a contrapartida. A Secretaria de Economia tem que aprovar o recurso, e ela não repassa.

Houve problemas claros que aconteceram. Por exemplo, a TCB fala que está com editais prontos para publicar, que está atrasando a licitação, porque não tem disponibilidade orçamentária para fazer essa licitação. Mesmo que se faça via licitação ou contrato emergencial, na administração pública sempre que se faz uma despesa, será feito um contrato; enfim, o ente é obrigado a mostrar que tem uma disponibilidade orçamentária, o que faz muito sentido. Imaginem contratar uma empresa e depois não ter dinheiro para cumprir o contrato!

Isso começa a atrasar principalmente essas licitações. Elas são demoradas; por isso, muitas vezes acaba-se optando pelos contratos emergenciais. Isso gera mais atraso. Fora isso, fica essa angústia da TCB pedindo, implorando, por recursos, e a secretaria não fornecendo esses recursos, atrasando licitações.

Quando se tem um contrato, estima-se quanto se vai gastar com aquele contrato, naquele ano, dentro daquela vigência; faz-se um empenho para aquilo, ou seja, compromete-se o orçamento com aquele valor. A TCB começa a cancelar um monte de empenho para liberar recursos, para pagar outros fornecedores, para conseguir fazer a licitação. Então, ela tem que começar a tirar recursos de

um lugar e colocar em outro.

Na nossa Lei nº 4.320/1964, que é a Lei do Orçamento, está escrito que é vedada a realização de despesa sem prévio empenho. É claro que depois, para pagar o que devia, a TCB teve que reforçar essas notas de empenho de novo, ou gerar novos empenhos, mas nesse ínterim, nesse meio tempo, ela pode estar executando despesas sem prévio empenho. Isso é culpa da TCB? Não, porque sabemos que esse é um serviço que não pode parar. Ele não é um serviço dispensável. Fora a questão de estar comprometendo a lei orçamentária, ele também está envolvendo o trabalho das pessoas. Depois, podemos ver, muito claramente, que não é porque eles cancelaram determinado valor que não iam precisar dele.

Vamos supor: eles cancelaram R\$200 reais. Não necessariamente eles reforçarão R\$200, mas vão ter que reforçar para empenhar mais R\$150. Então, não se trata de um valor que eles cancelaram, porque não ia ser utilizado. É um valor que era necessário, e eles tiveram que fazer todo esse rearranjo para conseguir fazer a licitação.

Inclusive, nesse processo, o que me pareceu é que a TCB diz que precisa de disponibilidade, de orçamento; a Suag, Subsecretaria de Administração Geral, diz que garante que vai ter orçamento. Porém, ela fala que garante, mas, num sentido contrário, quando analisamos o que nós chamamos de QDD, Quadro de Detalhamento de Despesa, não há dotação, não há valor. Não se deixou nada claro. Então, acho que ela garante o valor de boca, porque, em termos de orçamento, não havia essa disponibilidade, que é obrigatória. A lei exige que haja disponibilidade, mas não havia.

A Suag até coloca umas fotos e tabelas com valores que eu não entendi exatamente de onde vêm. Se você acessar o QDD e verificar um mês *x*, que é aquele que estão falando em que há disponibilidade, você verá que não há. Assim, a TCB segue, e começa a publicar os extratos no DODF.

Então, o fluxo vai seguindo sem que haja aquele orçamento.

Vou responder melhor à sua pergunta: há a questão de atrasar a licitação; há a questão de se poder fazer despesa sem prévio empenho, porque teve que se cancelar várias notas; há a questão de seguir licitações sem haver aquela disponibilidade de recursos.

Para piorar o cenário – exemplificando nossa fala de que o planejamento tem que ser ainda melhor –, em 2025, aconteceu um contingenciamento. Normalmente, os contingenciamentos de que nós falamos acontecem por frustração de receita. Aconteceu um contingenciamento no DF, mas ele não atingiu o transporte escolar, o que demonstra a sua importância.

A Lei de Diretrizes Orçamentárias dispõe que, quando a despesa é relativa ao OCA, Orçamento Criança e Adolescente, ela não pode ser contingenciada. Isso nos mostra o quanto ela é importante, ela nem entra nesse termo. No entanto, a Secretaria de Educação, como um todo, teve que fazer um contingenciamento.

Então, se o ente tivesse planejado lá atrás o seu orçamento inicial, ele não estaria sujeito a essas alterações no decorrer do ano, que podem deixá-lo ainda mais apertado.

A Secretaria de Educação, nesse processo de 2025, por exemplo, falou: “Olha, me fale um valor preciso para agora, não para o ano que vem, porque eu não tenho esse orçamento; houve um contingenciamento”.

Então, fica essa questão. Acho que respondi à pergunta.

Vou voltar à apresentação, para a parte das transferências. Essas transferências são o que a secretaria passa para a TCB.

Em 2021, eu comentei que chegou a sobrar dinheiro no primeiro bimestre. O que aconteceu em 2021 foi totalmente atípico, porque a realidade que nós vemos – isso tem muito a ver com a questão não só do orçamento inicial; faz total sentido – é a seguinte: como a Secretaria de Educação tem um orçamento inicial disponível muito pequeno, hoje a secretaria não transfere mais, no início do ano, por exemplo, para a TCB, tudo o que esta precisa, e sim cada vez mais fracionado.

Eu vi uma transferência que aconteceu – acho que – em 2024, no dia 30 de dezembro. Como vai ser feita a transferência? Isso, com certeza, foi para poder inscrever em “restos a pagar”,

para depois conseguir arcar com essas despesas.

Nós vemos que a TCB deveria, assim como a Secretaria de Educação, ter um orçamento bem superior aprovado na LOA. Essas transferências orçamentárias para a TCB deveriam acontecer muito mais no início do ano, para não precisar, toda hora, de suplementação. Então, vai se suplementando, vai se transferindo mais e mais.

Na verdade, o que a TCB recebeu no início do ano ficou entre 29% e, no máximo, 52% do que precisou, de fato, para o exercício do ano inteiro. Percebe-se que essas transferências do primeiro bimestre, que deveriam acontecer para que a TCB pudesse se organizar melhor, ficar mais tranquila, ter disponibilidade para conseguir mais espaço para fazer as licitações, acabam deixando o serviço dela comprometido, o que conseqüentemente compromete o transporte escolar.

Eu não vou entrar no mérito exato dos valores, mas nós vemos que isso tem bastante a ver com o que aconteceu com o orçamento.

De 2021 a 2024, foi subindo ano a ano; em 2025, houve uma pequena queda. Isso tem relação com o próximo *slide*, que mostra os valores, de fato, executados.

Quando nós falamos em valores executados para a parte orçamentária, nós sempre ficamos na dúvida sobre o que vai ser utilizado para se dizer que uma despesa foi executada. Há muito claro no orçamento as seguintes fases: empenho, liquidação e pagamento.

Se analisarmos o empenho, que é o comprometimento, vamos dizer assim, acabamos não conseguindo dar uma manifestação tão real daquele valor, porque se pode, por exemplo, cancelar, inscrever em "restos a pagar" depois; então, não se consegue ter uma representação muito real.

Já a liquidação, que normalmente atesta o que, de fato, aconteceu, também não é boa nesse sentido, porque as notas fiscais das despesas de dezembro, muitas vezes, só vão chegar em janeiro. Então, se analisarmos a liquidação, que nós chamamos de orçamento, acaba-se suprimindo a parte de dezembro.

Então, para fazer a representação mais fidedigna possível, foi utilizada a seguinte métrica: valores liquidados dentro daquele exercício somados ao que foi liquidado no exercício seguinte referente ao que havia sido inscrito em "restos a pagar". Isso é um pouco mais técnico, mas é importante para que se compreenda melhor. Se alguém consultar o Portal da Transparência, por exemplo, não chegará a esse valor exato, justamente porque foi adotada uma demonstração mais fidedigna.

Em termos de valores executados, observa-se um acréscimo, conforme já mencionado, e, em 2025, uma redução. Porém, por mais que o valor esteja crescendo, percebe-se que ele ocorre em variações cada vez menores. Por exemplo: de 2021 para 2022, o valor mais que dobrou; de 2022 para 2023, houve aumento, mas menor; de 2023 para 2024, novamente aumento, porém ainda menor. Eu fiquei curiosa para verificar o ano de 2026. Será que continuaremos reduzindo?

Houve um aumento sucessivo até chegar a um ponto de redução. Então, estou curiosa para observar isso no ano de 2026. Inclusive, esse é um ponto que o Woshington irá falar depois. Ele explicará melhor e será apresentado no *site* os valores parados, mas, havendo interesse, é possível construir uma ferramenta atualizada continuamente. Quando eu falei "valores executados" é considerando o transporte escolar como um todo, envolvendo secretaria e TCB, para verificarmos se esses valores estão diminuindo. Caso estejam, isso pode ser positivo, por representar redução de custo, mas pode também indicar contemplação de menos áreas. São aspectos em que precisamos refletir.

Com relação às unidades executoras, ou seja, o que é realizado pela secretaria ou pela TCB, observa-se um protagonismo da TCB. Por exemplo., em 2021, havia quase a divisão por metades, onde a secretaria executava um pouco e a TCB também.

Em 2025, quase 90% do gasto com transporte escolar é executado pelo TCB.

Isso demonstra um protagonismo. A secretaria tem de entender melhor essas demandas, porque hoje o protagonismo do transporte escolar está concentrado na TCB.

Quanto à estrutura do programa de trabalho, é possível identificar a etapa de ensino. Nos

slides apresentados, trata-se da realização da despesa. Observa-se predominância total do ensino fundamental: cerca de 70% a 80% de toda a despesa com transporte escolar é voltada para os alunos do ensino fundamental.

Em segundo lugar, a despesa varia entre a pré-escola e o ensino médio. Em alguns anos, a pré-escola apresenta percentual maior; em outros, o ensino médio com um valor um pouco maior. Há ainda valor bem abaixo, de 3% a 4%, com o EJA e a educação especial.

No próximo *slide*, falarei com relação às fontes de recurso. Porém, antes de detalhá-los, é importante esclarecer um ponto. Ao tratar das fontes da origem dos valores, quis mostrar, de fato, o que é executado com o serviço de transporte. Fora a questão do serviço, há aquisição de ônibus escolares e despesas com Tecnologia da Informação. Dito isso, não estou contemplando essas partes nas fontes de recurso, mas quis comentar que houve, sim, esses valores gastos. Por exemplo: a Secretaria de Educação gastou cerca de R\$16.000.000 na aquisição de 46 ônibus novos. A maior parte desses recursos vem do FNDE, por meio do PAR, Plano de Ações Articuladas. Há também uma pequena contrapartida do Distrito Federal. Além disso, a TCB destina aproximadamente 2% dos recursos à área de Tecnologia da Informação.

Quanto às fontes de recurso, a maior parte da execução é realizada com recursos próprios do Distrito Federal. Entre os recursos externos, há o PNATE, Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar, voltado à área rural, que contribui com cerca de até 2%.

Em 2022, houve participação do Fundo de Participação dos Municípios, contribuindo com cerca de R\$15.000.000, representando 9% no ano. Também há uma participação relevante do salário-educação, que corresponde à cota-parte que vem do FNDE. Observa-se que esses valores variaram bastante entre 2023 e 2025. Em 2023, está com 38%; em 2024, está com 10%.

Uma das recomendações que eu faço no final é para vermos a sustentabilidade, o fato de se depender de fontes externas, que não sejam do DF, do salário-educação, para contar com menos variações possíveis.

Agora, eu estou falando especificamente da frota própria da secretaria, ou seja, vamos esquecer um pouquinho a TCB e vamos falar da frota própria. Estou desconsiderando as partes de compras de ônibus, enfim, estou falando de serviço mesmo. Em 2021, havia muitas despesas pagas como serviço PJ, que é o básico, o mais comum. Quando se contrata uma empresa, paga-se como serviço para PJ. Porém, em 2025, 100% das despesas foram pagas como indenizatório. Isso quer dizer que, hoje, não existe nenhum contrato formalizado da Secretaria de Educação para esses serviços dos ônibus da frota própria.

Quando você pergunta para eles quantos contratos eles têm, eles falam 5, mas 5 contratados. Eles pagam 5 contratados por causa dos lotes, porque eles dividem as regiões, mas, hoje, não há contrato formal para isso. Então, no sistema, na parte dos empenhos, eles usam outro elemento de despesa, justamente porque não existe contrato.

PRESIDENTE DEPUTADA PAULA BELMONTE (PSDB) – Eles usam o quê?

BRENDA GIORDANI FAGUNDES – Eles usam a parte mais específica do orçamento, que chamamos de elemento de despesa, que é dentro da natureza. Em vez de eles utilizarem o 39, que é o da pessoa jurídica, eles usam o 93, que é o do indenizatório. Eles usam isso, porque eles não têm contrato para colocar no Siggo. Então, eles usam o indenizatório. Isso é um fato que eu considero bastante grave.

Veja, por exemplo, que o último pregão efetivo foi em 2017. Por que eu falo efetivo? Eles chegaram a tentar esboçar outro processo licitatório nesse tempo analisado; chegaram a fazer um em 2022, mas tiveram uns problemas; depois reabriram em 2023, só que o TCDF revogou esse certame, porque eles não atendiam alguns pré-requisitos essenciais. Isso foi no início de 2023 e até hoje não houve mais licitação. Estão ocorrendo os processos licitatórios mais voltados para a TCB, mas eles seguem até hoje pagando como indenizatório sem contrato formal.

Quando conversamos com eles, eles falam que o processo vai passar para a TCB, mas, até passar, poderiam fazer um processo emergencial ou algo nesse sentido. Pregão mesmo, efetivo, eles fizeram o último em 2017; contrato emergencial, dentro do período de 2021 a 2025, eles fizeram 4,

e todos em 2021. Depois disso, não houve nem emergencial, nem licitação efetiva, nada! Até coloquei no gráfico que, em 2021, havia 8 contratos vigentes. Por que eles vão reduzindo? Porque vão acabando as vigências. Acabaram as vigências até chegar a um ponto em que, em 2025, havia zero contrato e, em 2023 e 2024, havia 1 contrato ainda vigente. Então, eles estão executando toda a despesa com a frota própria sem contrato formalizado.

Essa ferramenta de se pagar como indenizatório, ela existe; mas ela existe para algo eventual, esporádico, por pouco tempo. Inclusive, eu até trouxe um decreto distrital. Um dos artigos desse decreto diz que esses pagamentos de despesas indenizatórias cujas licitações não forem deflagradas no prazo de 30 dias serão imediatamente suspensos. Nós sabemos que essas despesas não estão sendo suspensas porque o serviço não para. Então, eu considero esse ponto bastante crítico.

Agora eu vou falar da realização da despesa por região. Não é a mesma coisa que o Lauro trouxe, porque lá ele estava falando de valores contratuais. Eu estou falando de valores de fato realizados baseados nesses contratos.

Então, eu peguei essas regiões nos contratos. Para não ficar um gráfico muito extenso, o que eu fiz? Coloquei em cinza só o último ano, que é 2025, e em amarelo uma média de 2021 a 2025, para termos um panorama geral desse período e também o mais recente. Então, vemos que as regiões que têm a maior parte são: o Guará/Estrutural, que correspondem, em 2025, a aproximadamente 12%; Planaltina, que é mais ou menos 12%; e Sobradinho, com 12% também.

Se observarmos outras regiões, Recanto das Emas, Samambaia e Santa Maria apresentam, no máximo, 3,5%, como verificamos na tabela. Então, vemos que essas regiões praticamente não estão sendo contempladas com transporte escolar, pois os percentuais são muito baixos. Especialmente nessas 3 regiões, isso já é um ponto crítico, porque vemos que elas estão sendo muito pouco contempladas. Então, o que está acontecendo? Lá se usa mais o Passe Livre Estudantil? As escolas estão mais próximas? Eu não entrei nesse detalhe, até porque eu estava falando mais da parte do orçamento, mas, de repente, é algo a ser questionado: por que essas regiões estão sendo tão pouco contempladas?

Neste *slide*, estou falando dos contratados, o que corrobora o que o Lauro tinha falado: quando vemos a parte executada, mais de 50% de toda a despesa está concentrada em 2 empresas, a Transfer e a Pollo. Vê-se que há nelas uma concentração muito grande. Por mais que hoje estejam acontecendo muito mais processos licitatórios, como o Lauro comentou, do que contratações emergenciais, vemos, de fato, uma concentração muito grande nessas 2 empresas.

Neste outro *slide*, observamos um percentual de 7%, que designei como "outros", concentrando 10 empresas. Então, vemos que muitas empresas estão executando muito, enquanto outras executam bem pouco.

O próximo *slide* é apenas um resumo dos principais gargalos. Aqui comento sobre a fragilidade recorrente no planejamento orçamentário e na gestão contratual, porque, sim, aqui envolve gestão contratual, pois há a parte da secretaria e há também a parte da TCB, que, muitas vezes, não consegue fazer as licitações de forma tão tempestiva quanto poderiam ser feitas. Então, há muitos reforços ao longo do exercício, transferências da secretaria para a TCB muito fracionadas e despesas da frota própria da secretaria sem cobertura contratual.

Com isso, vemos um risco para a continuidade da prestação de serviços por insuficiência orçamentária, porque, como comentei, foi necessário cancelar empenhos de contratos ainda vigentes, sem interrupção dos serviços, além do atraso na condução dos processos licitatórios.

Por fim, há algumas recomendações que basicamente já mencionei, e são coisas um pouco mais generalistas, mas o importante aqui é focar no que havia sido apontado: aperfeiçoar o planejamento orçamentário de forma a integrar o planejamento de execução, melhorar a previsibilidade das descentralizações, aprimorar o monitoramento da política, celebrar e aperfeiçoar os contratos.

Essa parte da sustentabilidade da fonte sem financiamento eu estava tratando em relação ao salário-educação, mas considero esse o ponto menos grave da apresentação.

E aqui, mais uma vez, disponho o QR *code* do nosso diagnóstico na íntegra e de outros trabalhos da nossa consultoria da casa legislativa, caso haja interesse em conhecer.

Muito obrigada. (Palmas.)

PRESIDENTE DEPUTADA PAULA BELMONTE (PSDB) – Eu que agradeço.

Eu tenho algumas perguntas específicas, mas vou abordar isso depois, porque esse é um ponto muito específico, para que possamos encerrar a apresentação e permitir a participação das pessoas. É muito preocupante essa questão do pagamento indenizatório com verbas indenizatórias, porque não estamos falando de 1 ou 2 meses. Desde 2021, essa ocorrência vem acontecendo com frequência. Na realidade, a secretaria não vem renovando os contratos e vem mantendo os pagamentos por meio de verbas indenizatórias.

É importante dizer que fizemos um trabalho muito específico em relação a isso na Secretaria de Saúde, e temos hoje também alguns pagamentos naquela secretaria que estão, digamos assim, há mais de 5 anos ocorrendo por meio de verbas indenizatórias. Isso é muito preocupante para o Distrito Federal, e a Câmara Legislativa tem a obrigação de fazer essa fiscalização.

Então, peço que possamos conversar mais especificamente sobre isso, porque vamos provocar os órgãos fiscalizatórios em relação a esse assunto.

Muito grata, Brenda.

Vou pedir licença ao Woshington e passar a palavra para a diretora de credenciamento de entidades profissionais do Departamento de Trânsito do Distrito Federal, Detran-DF, Ticiania Sanford Moreira Campos.

TICIANA SANFORD MOREIRA CAMPOS – Em primeiro lugar, quero agradecer o convite. É importantíssimo que haja sempre essas discussões. O transporte escolar é uma temática bastante importante para nós do Detran-DF.

Nós temos, dentro da nossa diretoria, um acompanhamento bem específico: cuidamos não só do transporte escolar público – que é feito pela TCB –, mas também do transporte escolar privado. Somos os responsáveis, conforme legislação distrital, por emitir as autorizações de serviço.

Quero parabenizar o Anderson pela brilhante apresentação. Que trabalho bacana! Houve muita dedicação de toda a equipe.

De fato, Anderson, a nossa legislação precisa ser revista. A legislação do transporte escolar data de 1997. Ela prevê a autorização de serviço a cada 36 meses, o que conseguimos cobrar bem do serviço privado. No entanto, precisamos avançar nesse ponto. Já estamos discutindo isso com o pessoal da TCB, que tem sido bastante atencioso em nos atender. Além dessa autorização, há também a autorização de tráfego, renovada a cada 6 meses, conforme determina o Código de Trânsito Brasileiro, e um ponto muito importante que também foi citado: o registro de condutor.

Esses pontos foram tratados recentemente pela governadora, por meio do Decreto nº 48.160, publicado em janeiro, que determina que a TCB se adeque. A TCB está trabalhando nesse sentido – estamos nessa conversa. É necessário atualizar e ajustar a legislação. Nós precisamos cuidar disso, pois é um tema muito importante. Para isso, coloco o Detran-DF à disposição.

A TCB está com problemas com relação a vistorias. Então, pedimos que nos avisem, porque temos um canal aberto para estabelecermos essa comunicação. As vistorias são importantíssimas. A cada 6 meses, é preciso verificar a qualidade dos veículos, pois, como o próprio Anderson constatou, alguns não pareciam atender aos requisitos.

Quando se trata de documentação dos condutores, o registro de condutor considera não apenas o curso – infelizmente, na última resolução da Senatran a respeito de cursos, a Resolução nº 1.020, foi retirada a validade deles. Estamos nesse lapso temporal em relação a isso. Quando emitimos esse registro, que é verificado anualmente, analisamos o cometimento de multas, os antecedentes criminais e a validade do curso, que hoje está *full time*, portanto, não tendo mais relevância.

O Detran-DF está aberto ao diálogo. Temos uma parceria muito boa com o pessoal da TCB, e eu acredito que a nossa parceria está crescendo. Trata-se de um serviço grande e de uma frota

superior a 1.200 veículos. Estamos aqui para ajudar e nos colocamos à disposição.

Em relação aos veículos de primeiro emplacamento, Cecília, acredito que houve alguma questão relacionada à emissão da nota fiscal em nome da Secretaria de Educação e à necessidade de emplacamento em outro nome. Podemos analisar melhor esse caso para encontrar uma solução e viabilizar a utilização dos veículos.

PRESIDENTE DEPUTADA PAULA BELMONTE (PSDB) – Parece-me que isso já ocorre há 7 meses. Pelas contas, são 7 meses que os veículos estão parados.

TICIANA SANFORD MOREIRA CAMPOS – Na verdade, eu ouvi falar dessa história.

(Intervenção fora do microfone.)

MARIA CECÍLIA MARTINS LAFETÁ – O que houve não foi um atraso do Detran-DF, e temos de fazer justiça. Os veículos, de fato, ainda não tinham sido adimplidos – havia pendências de pagamento. Como a nota fiscal não foi emitida em nome da secretaria, os veículos não puderam ser emplacados. Agora, eles já foram emplacados e entrarão em operação. Inclusive, já houve o recebimento oficial desses veículos.

PRESIDENTE DEPUTADA PAULA BELMONTE (PSDB) – Muito grata.

MARIA CECÍLIA MARTINS LAFETÁ – De toda forma, nós nos colocamos à disposição. Estamos sempre abertos a contribuir, inclusive para complementar esse estudo – muito bacana – feito por esta casa. Parabenizo, mais uma vez, a iniciativa.

Vamos seguir juntos. Somos parceiros da TCB. O que queremos é engrandecer o trabalho e realizar o acompanhamento da melhor maneira possível, para que a sociedade receba um serviço de melhor qualidade. Esse é o nosso grande objetivo.

PRESIDENTE DEPUTADA PAULA BELMONTE (PSDB) – Muito grata, senhora Ticiania.

Informo que algumas recomendações já foram apresentadas e outras não. Então, formalizaremos essas recomendações por meio do gabinete, para que possamos fazer o devido alinhamento. Entendemos que precisamos melhorar, mas precisamos ter prazos e planejamentos para que as coisas aconteçam. Eu entendo perfeitamente e acho responsável a fala de não se comprometer, dizendo que estamos melhorando, mas nós faremos as recomendações feitas pelos estudos para deixar isso registrado.

TICIANA SANFORD MOREIRA CAMPOS – Agradeço as recomendações.

PRESIDENTE DEPUTADA PAULA BELMONTE (PSDB) – Eu acho que é uma forma importante, e a tecnologia é fundamental.

TICIANA SANFORD MOREIRA CAMPOS – Sim.

PRESIDENTE DEPUTADA PAULA BELMONTE (PSDB) – O Detran-DF faz parte.

TICIANA SANFORD MOREIRA CAMPOS – Inclusive, hoje, todos os veículos do transporte escolar estão no nosso portal de serviços. Eu estava conversando com a Cecília, dando um demonstrativo para ela. O transportador escolar autorizado tem, dentro do aplicativo, um documento que é a autorização de serviço dele, em que vai constar, por exemplo, naquele CNPJ, todos os veículos daquela frota, com todos os condutores daqueles veículos, com data de validade da documentação, inclusive para facilitar o controle da própria TCB em relação a isso. Implementamos o portal de serviços que permite esse controle um pouco maior.

Podemos avançar em relação à comunicação por meio de APIs, para facilitar esse controle. Eu acho isso muito importante.

PRESIDENTE DEPUTADA PAULA BELMONTE (PSDB) – Esse foi um dos pedidos feitos.

Muito grata, mas agora eu quero deixar bem claro que esse estudo, para mim, como legisladora e como uma pré-candidata ao governo do Distrito Federal, traz uma base primordial, que é o quê? Nós precisamos aprimorar o contrato, a boa utilização do dinheiro da população, mas isso nos traz uma preocupação muito grande, Brenda, porque eu prefiro que diminuam as despesas, pois eu quero escola perto das crianças.

Então, este é o diagnóstico maior que nós temos aqui: nós estamos precisando construir escola, e não ampliar o sistema de transporte. O sistema de transporte tem que ser ampliado, sim, nas regiões rurais, em lugares onde não há. Quando eu fui deputada federal, mandamos dinheiro – e fico feliz que está sendo executado no caminho das escolas, que é fundamental para as crianças terem mais dignidade –, mas este estudo traz um reflexo muito grande. Eu não quero aprimorar o sistema de transporte, eu quero melhorar a construção de escolas. Eu acho que este é um dever nosso como cidadão e este é um recado que eu deixo na Câmara Legislativa: o nosso compromisso é fazer com que as nossas crianças caminhem para a escola, não utilizem o transporte escolar.

TICIANA SANFORD MOREIRA CAMPOS – Inclusive, reduzindo os acidentes. (Palmas.)

PRESIDENTE DEPUTADA PAULA BELMONTE (PSDB) – Com certeza. Eu agradeço a participação.

Concedo a palavra ao senhor Woshington Rodrigues da Silva, consultor técnico-legislativo da Câmara Legislativa do Distrito Federal, que atua no Conofis como consultor técnico-legislativo, analista de sistema e tecnólogo em redes de computadores e especialista em banco de dados.

WOSHINGTON RODRIGUES DA SILVA – Eu que agradeço. Muito obrigado pela oportunidade.

Eu vou tratar sobre o painel que nós fizemos exclusivamente para este estudo. Ele é acessível nesse QR *code*, que vocês podem acessar pela câmera do celular. Quem tiver interesse, é melhor visualizar no computador, mas dá para ver pelo celular. Depois vocês podem ver em casa.

É um conjunto de painéis. Na verdade, nós o segmentamos em diversos painéis. Cada ícone da lateral – geral, orçamento, usuário – corresponde a um painel que representa um retrato desse diagnóstico. Não é como um observatório que usualmente fazemos, em que há acompanhamento e atualização diária ou semanal. Ele é um retrato, porque aplicamos os questionários, e os alunos e os responsáveis os responderam. Para que seja, de fato, transformado em um observatório, teríamos que fazer anualmente essa verificação e aplicar esses questionários, até para acompanhar a evolução desses dados.

Então, fica este apontamento: é um retrato, mas teríamos o maior prazer em atender demandas futuras e dar continuidade a este trabalho, tanto do ponto de vista da aplicação dos questionários quanto do acompanhamento orçamentário e dos contratos. Estamos à disposição, caso seja do interesse desta casa dar andamento ao trabalho.

PRESIDENTE DEPUTADA PAULA BELMONTE (PSDB) – Eu já vou fazer esse pedido. Nós temos o Observatório Cidadão na casa, e acredito que este painel possa ser inserido nele; ou, se já está no Observatório Cidadão, que possamos dar esse encaminhamento, porque isso é um legado. Eu fico muito feliz, como presidente da Comissão de Fiscalização, Governança, Transparência e Controle, porque entregamos à casa o primeiro observatório em uma casa legislativa. Trata-se de uma aba, não é? Isso é ótimo, porque assim todo cidadão pode entrar e ver as informações.

WOSHINGTON RODRIGUES DA SILVA – Isso. Atualmente, ele também está disponível na página da Conofis. Estamos à disposição para aplicar os questionários anualmente, a fim de alimentar o sistema. Hoje, há um retrato de novembro a dezembro de 2025 em relação à percepção dos alunos, diretores e secretários sobre o transporte escolar nesse período. É interessante acompanhar também a evolução desses dados.

Nós utilizamos todas essas bases de dados, como o Siggo, os contratos, as solicitações de informação e os questionários. Nesta aba geral apresentamos um resumo do tamanho da operação do transporte escolar no Distrito Federal. Muitas das informações são uma recapitulação do que os meus colegas disseram. O painel consolida todos os dados dos estudos, faz um sumário, destacando os pontos mais relevantes e interessantes para tentar transformar em imagens. Claro que não tem a mesma profundidade, mas ele traz informações muito interessantes.

Em termos gerais, há 2.128 rotas, sendo que 290 são operadas pela Secretaria de Educação e 1.838 pela TCB. São 100 mil quilômetros rodados mensalmente. Se o Anderson falou que diariamente há como ir a Bariloche, esse dado mostra que há como dar a volta na Terra 2 vezes e meia durante o mês. São 30 mil quilômetros rodados pela Secretaria de Educação e 71 mil pela TCB. Há um total de 30 contratos, todos vinculados à TCB. De acordo com o apontamento da minha

colega Brenda, a Secretaria de Educação não possui contrato formalizado. São transportados 78 mil alunos, utilizando 1.152 veículos, sendo 167 da Secretaria de Educação e 985 da TCB. A idade média dos veículos é de 9 anos, com a discrepância de que a Secretaria de Educação tem a média de 12 anos e a TCB, a média de 6 anos.

Esse gráfico mostra a ideia do tamanho. Cerca de 14,35% dos alunos, em azul escuro, são transportados pela TCB, e 2,3% são transportados pela Secretaria de Educação. Portanto, entre 16% e 17% do total de alunos da rede pública do DF utilizam transporte escolar.

Este painel mostra a distribuição por tipo de ensino. A maior parte – 67% – está no ensino fundamental; no ensino médio, há 5,6%. Há ainda a educação especial e o EJA, e um dado indeterminado.

Não vou passar por todos os painéis porque ficaria impraticável. São 8 páginas e não quero tomar tanto tempo de vocês. Além disso, meus colegas já explicaram, em maiores detalhes, essas informações. Portanto, vou passar pelos painéis mais interessantes.

Este painel foi muito comentado pela Brenda sobre a evolução do planejamento versus execução. Nós vemos em vermelho o orçamento inicial, em azul escuro o orçamento autorizado e em azul claro as despesas executadas. Esses dados são anuais, de 2021 a 2025. Nota-se que o orçamento inicial é sempre inferior ao orçamento autorizado e à despesa executada. Foi muito repetido aqui que o planejamento está muito aquém do necessário. Não se trata de um problema pontual, mas está sendo repetido reiteradamente ao longo dos anos. Se fosse um ano ou outro, poderíamos pensar que era uma falha isolada, mas vemos que isso é sistemático.

Outros gráficos mostram a despesa executada pela Secretaria de Educação em relação à TCB. Entre 2021 e 2025, observa-se que esse dado vem sendo alterado constantemente. A parte vermelha está ficando cada vez menor, e a parte em azul-escuro, cada vez maior. Assim, a TCB, aos poucos, está herdando essa responsabilidade do transporte escolar. A cada ano, aumenta essa parcela da despesa executada pela TCB.

Outro foco é a despesa executada por região. O gráfico, na parte inferior à esquerda, mostra por região, começando pelo Guará, que é o concentrado. Nós estamos vendo os dados do período total: de 2021 a 2025. Esses dados também podem ser filtrados. No painel, no canto superior direito, há o filtro por ano. É possível ver, ano a ano, como está distribuída a execução dessa despesa por região e por contratado.

Por região, aparecem o Guará, depois Sobradinho, Planaltina e Núcleo Bandeirante, que são as regiões com maior orçamento de despesa executada ao longo dos anos. Em relação ao contratado pela TCB, nós notamos que, conforme a Brenda já adiantou, as 2 empresas mais acima detêm mais de 50% do total dessa despesa executada.

Sobre a perspectiva do usuário, este é um painel que reflete a perspectiva do aluno ou do responsável pelo aluno. Foram mais de 3.000 alunos – entre alunos e responsáveis – que responderam a esse questionamento. Eles foram divididos entre diversas escolas e regiões. O que nós conseguimos verificar é que o tempo médio do trajeto desse aluno até chegar à escola é de 32 minutos.

Há aquela questão de se saber se o aluno mora e estuda na mesma RA. Do extrato da pesquisa, 74% dos alunos moram e estudam na mesma RA, mas há 26% para os quais esta não é a realidade. Eles moram em uma RA e estudam em outra. Isso faz diferença? À primeira vista, empiricamente, nós pensamos que faz diferença.

Ao olharmos o gráfico, podemos ver que, no Sol Nascente, há a tabela do “sim” e do “não”, porque há alunos que moram e estudam no Sol Nascente e há os que moram lá e estudam em outro local. O tempo médio até chegar à escola do aluno que mora no Sol Nascente e estuda em outra RA é de 36 minutos. Além disso, 35% desses alunos têm a percepção de que o serviço foi interrompido.

Portanto, 36 minutos é o tempo médio desse aluno do Sol Nascente quando ele mora no Sol Nascente e estuda em outra RA. Quando ele mora e estuda na mesma RA, ou seja, no Sol Nascente, esse tempo cai para 28 minutos. Com base nos dados, e não só de forma empírica, podemos perceber que isso realmente faz sentido.

Se nós fizermos esse filtro para outras RAs, nós vamos ter um resultado parecido. Normalmente, ele vai demorar mais para chegar ao destino, e pode haver mais interrupção do serviço também, porque o trajeto é maior.

A projeção apresentada mostra a perspectiva do diretor, que tem, em média, 48 anos e 7 meses de idade e está há 7 anos e 3 meses na função. Perguntou-se se houve reclamações do diretor, e 39% disseram que houve reclamações, mas 39% disseram que houve elogios também.

A perspectiva do secretário é bem similar à faixa etária de 48 anos e 4 meses, com 10 anos e 11 meses na função. Também 30% relataram que houve reclamações, e 33% relataram que houve elogios. Na pergunta: "Há demanda reprimida pelo serviço?", 86% disseram que não havia demanda reprimida, e 13% disseram que havia.

Quanto à perspectiva do monitor, a pergunta feita foi se houve alguma inspeção do fiscal do contrato. Em vermelho, nós sempre colocamos o "não", para facilitar a leitura. Então, 68% disseram que nunca houve inspeção do fiscal do contrato, e 31% disseram que houve.

Esta projeção mostra a distribuição de monitores por turno. O Anderson já chamou atenção para o motorista, mas, para o monitor, também há esse caso. Manhã, tarde e noite estão em azul escuro. Então, 17% dos entrevistados relataram que trabalham de manhã, de tarde e de noite. A maior parte, 78%, atua de manhã e de tarde. Esta outra mostra a perspectiva do motorista. A pergunta é a mesma e, no caso do motorista, 23% relataram que trabalham de manhã, de tarde e de noite. É uma jornada bem extenuante.

Aqui temos uma comparação das respostas. Fizemos perguntas similares para todos os perfis e elaboramos um comparativo para validar o estudo e verificar se as respostas correspondem à realidade. Eliminamos a possibilidade de viés em alguma categoria.

A primeira pergunta foi a seguinte: os alunos são disciplinados durante o percurso do ônibus? Do ponto de vista do aluno, temos 88% de respostas positivas. É a pergunta que está com o percentual maior, inclusive, e até faz sentido. Há um corporativismo entre eles, que dizem: "Nós somos disciplinados". Depois, temos o monitor, com um ponto de vista interessante, porque é ele que acompanha de perto. O ponto de vista da indisciplina maior é do diretor, que considera "sim" para 79% e "não" para 20%.

A outra pergunta foi a seguinte: o transporte já foi interrompido por alguma razão? No gráfico, o que está em vermelho representa "não". No geral, raramente é interrompido. Não há tantas ocorrências.

A terceira pergunta foi: é frequente o rodízio de motoristas de ônibus? A resposta também é "não", segundo a pesquisa. Do ponto de vista do aluno, que talvez seja o mais sensível à situação, 12% relataram que "sim". O motorista considera 12%; o secretário, 6%; e o diretor, um valor menor ainda.

É frequente o atraso do ônibus? Para o aluno, não. O secretário e o diretor também têm a mesma percepção. É interessante que as percepções não apresentam discrepâncias relevantes, o que dá mais confiança à informação.

A frequência dos alunos é superior a 80%? A resposta foi "sim" também – 92%, 93%, 91%.

É frequente o rodízio de motoristas de ônibus? De novo, 12% dos alunos e 18% dos monitores acreditam que é frequente. O percentual dos secretários é 10% e o dos diretores, 7%.

De maneira geral, é isso. Passei os painéis bem por cima, mas a ideia é ser mesmo um resumo rápido, de visualização rápida, para entendimento do contexto geral do trabalho.

Muito obrigado.

PRESIDENTE DEPUTADA PAULA BELMONTE (PSDB) – Woshington, há um painel em que você falou a respeito da necessidade de transporte. Nele, parece-me que 13% das pessoas acham que falta transporte. Qual a RA que mais apresenta essa situação? Vocês chegaram a fazer esse estudo?

WOSHINGTON RODRIGES DA SILVA – Podemos aplicar um filtro por RA e verificar.

PRESIDENTE DEPUTADA PAULA BELMONTE (PSDB) – Está ótimo. Vou procurar saber depois. Muito grata.

Parabéns à equipe. Quero, mais uma vez, agradecer por esse estudo e dizer que ele, com certeza, vai nos dar base para a formulação de políticas públicas aqui na Câmara Legislativa.

Quero também saber o que podemos fazer para que esse monitoramento seja contínuo. A minha preocupação no Parlamento é deixar legados em termos de política, não para as próximas eleições, mas para as próximas gerações. Esse trabalho precisa continuar, porque assim saberemos de onde partimos, para onde estamos indo e aonde queremos chegar. Isso, com certeza, nos dará a oportunidade de fazer tanto um Legislativo quanto um Executivo mais fortalecidos.

Quero conversar depois, no gabinete, Jean e Raimundo, sobre como podemos fazer para que esta casa legislativa continue este brilhante trabalho.

Muito grata, Woshington.

WOSHINGTON RODRIGUES DA SILVA – Muito obrigado. Estamos à disposição.

PRESIDENTE DEPUTADA PAULA BELMONTE (PSDB) – Quero registrar a presença do senhor Carlos Penna. Muito grata pela sua presença. Ele é professor e especialista em mobilidade urbana. Falou-se muito a respeito dessa situação que enfrentamos. Nós entendemos que a mobilidade também faz parte da segurança pública, que faz parte da segurança das nossas crianças. Muitos desses dados dizem respeito a crianças do ensino fundamental. Quero agradecer a sua presença.

Temos também um pedido de participação da nossa diretora da Escola Classe Aspalha, Juliana Pereira. Muito grata pela sua presença e pela sua permanência aqui.

Concedo a palavra a Juliana Cândida Pereira.

JULIANA CÂNDIDA PEREIRA – Boa noite a todos e a todas. Saúdo a mesa. Quero, primeiro, parabenizar a iniciativa da deputada Paula Belmonte de pedir este estudo muito importante. A deputada é sempre sensível às demandas da merenda, do PDAF e do transporte escolar. Parabenizo a equipe pelo belíssimo trabalho.

Quero aproveitar também para deixar minha sugestão de estudo, a partir do que o deputado Gabriel Magno sugeriu, para o EducaDF. Sei que essa não é a pauta de hoje, mas é importante destacar a dificuldade que estamos enfrentando nesses processos de informatização e modernização e a dificuldade de fazermos os sistemas atenderem às nossas necessidades. Então, se vocês puderem estender esse estudo à plataforma EducaDF, acho que isso atenderia a muitos dos nossos colegas gestores que, assim como eu, estão passando aperto para fazer seu trabalho.

Agora, falando de transporte escolar – eu falo da parte que trabalha com contrato –, por dia, nós mobilizamos 15 linhas de transporte escolar. Eu falo que nós temos vários turnos, porque a Escola Classe Aspalha está trabalhando com ensino integral. A nossa criança sai de casa às 6 horas e 30 minutos, pega o transporte escolar no Itapoã, percorre as regiões inter-regionais e chega ao Lago Norte, no primeiro percurso, ou à Escola Parque, na Asa Norte, em um trajeto que leva em torno de 40 minutos, num percurso de 32 quilômetros. Aí o estudante começa sua jornada.

Na hora do almoço, nós fazemos a baldeação. A criança que está na escola classe vai para a escola parque, e a criança que está na escola parque vai para a escola classe. É mais um tempo de percurso. E, nesse percurso, nós dividimos o ônibus com o Plano Piloto. O ônibus que atende a minha escola atende mais 2 escolas. E, quando acontece qualquer coisa – um acidente no trânsito ou chuva, por exemplo –, a chegada do meu estudante à escola atrasa, pelo menos, 40 minutos.

O estudante pode não perceber que está atrasado, mas, para mim, diretora, que estou na escola esperando por ele desde o meio-dia, desde as 13 horas, ele não chegou. Eles chegam às 13 horas e 40 minutos, não percebem o trajeto – porque a criança está em constante movimento –, têm aula em uma jornada de 10 horas e, mais uma vez, embarcam de volta para casa.

Depois disso, o estudante sai da Asa Norte ou do Lago Norte e chega até o Itapoã, o Paranoá, o Paranoá Parque e os núcleos rurais, enfrentando, na volta para casa, todo o trânsito que vocês conhecem.

PRESIDENTE DEPUTADA PAULA BELMONTE (PSDB) – Só para fazer uma conta: são 32

quilômetros para ida e para a volta. Somando mais 20 quilômetros de percurso, ou mais, uma criança anda, por dia, por volta de 60 quilômetros.

JULIANA CÂNDIDA PEREIRA – São, no mínimo, 2 horas de transporte escolar.

PRESIDENTE DEPUTADA PAULA BELMONTE (PSDB) – Isso tem impacto direto no ensino.

JULIANA CÂNDIDA PEREIRA – Tem impacto direto. Essa criança está saindo de uma região que não foi planejada, mas que foi planejada – o Paranoá Parque foi planejado, assim como o Itapoã Parque. Explico-me: quando essas regiões administrativas planejadas crescem, não ocorre o planejamento dos aparelhos de Estado, como as escolas. Se nós tivéssemos, nessa região, escolas construídas em compasso com a previsão das moradias, não haveria esse impacto no transporte escolar. Como a deputada falou, nós conseguiríamos construir essas escolas. E aí nós teríamos a diminuição do transporte e dos acidentes.

Se vocês pensarem, eu mobilizo a escola num transporte. Eu tenho a escola sendo transportada 3 vezes ao dia. Então, a minha escola funciona dentro da escola e funciona fora, porque, quando eu termino o turno na escola, começo o meu outro turno, que é aquela espera em que fico pensando: “Será que o pai vai estar no ponto de ônibus esperando essa criança?” E, com frequência, acontece de ele não estar. E, com frequência, acontece de eu não encontrar essa família.

Eu sempre parto do pressuposto de que aconteceu alguma coisa muito grave com o pai ou com a mãe ou com o responsável para não ter buscado a criança. Às vezes, eu tenho que entregá-la para o Estado, por meio da atuação do Conselho Tutelar. Essa criança não pode voltar os 40, 60 quilômetros para a escola. Eu estou longe demais da casa dela.

Então, o que resolveria isso? A escola perto de casa. Uma escola integral, porque eu sou integral de 10 horas. A criança passa 10 horas comigo, mais 2 horas dentro do ônibus. O dia tem 24 horas. Então, essa rotina é extenuante. Acho que é a rotina de vocês.

PRESIDENTE DEPUTADA PAULA BELMONTE (PSDB) – Professora Juliana, só para as pessoas entenderem o que a senhora está falando, qual é a idade dessas crianças?

JULIANA CÂNDIDA PEREIRA – Essas crianças têm de 6 a 12 anos, do primeiro ano do ensino fundamental ao quinto ano do ensino fundamental. A rotina delas é mais pesada do que a de muitos trabalhadores aqui. Elas são trabalhadores. Elas estão trabalhando o intelecto, mas são crianças. E as expomos a várias situações de risco, a várias situações de desgaste.

Dentro desse rol de crianças, há as crianças com deficiência ou neurodivergentes. Uma criança atípica dentro de um transporte escolar, por 3 percursos, 2 escolas, se ela não desregula uma vez, é porque Deus não quer. Se não acontece um acidente, é porque Deus não quer.

Nós expomos essas crianças, todos os dias, ao risco máximo; os motoristas, as monitoras, as famílias. Então, é uma bomba-relógio. Graças a Deus, não acontece nada, mas existem as situações que acontecem. O próprio deputado Gabriel Magno já me oficiou por conta da questão que apareceu na mídia, de uma escola em que as turmas ficavam 40 minutos sem o almoço ou sem a entrada. Eu fui oficiada não porque eu era culpada do atraso, mas porque aquele ônibus que compartilhava a rota era da minha escola. Mas seria eu a culpada? Não, porque é uma política de Estado, é uma política de governo.

Aquela estrada ali parece com a da minha escola até. Os nossos ônibus são tracionados. Quando eles atolam, não é a Secretaria de Educação que os desatola. Sou eu que ligo para a administração ou para o meu amigo tratorista e falo: “Estou com um ônibus atolado. Venha me ajudar.” Disso ninguém sabe, porque quem resolve é a direção. As crianças acham isso divertido. Então, é uma novidade. A família nem imagina. Isso é um problema para mim.

Então, são riscos desnecessários por que passamos. Essa escola é uma escola linda, é um lugar privilegiado, fica em cima do morro, perto da torre digital. O acesso a ela é 100% por transporte escolar. Então, a minha frequência é 100%.

Nós precisamos pensar no atendimento da criança da localidade e na construção de escolas, porque é como eu prevejo todo mês: se eu pago, todo mês, uma conta de luz de R\$100, não tem como eu falar que, no mês que vem, eu vou guardar 10 reais, se a minha conta no mês que vem vai

ser R\$101.

Eu vou falar que, neste ano, o contrato vai diminuir, porque eles cortaram as saídas extracurriculares, que são os passeios pedagógicos. Então, foi um contrato que foi suprimido. Mas a malha diminuiu? Não. É aquele dinheiro que vai ter que sair da escola de alguma forma para promover a saída pedagógica da criança.

Então, é uma questão multissetorial. Precisamos da Semob-DF, do Detran-DF, da secretaria e das administrações. Não sou eu que construo paradas de ônibus, mas precisamos dos abrigos para as crianças.

Para não estender mais a minha fala, ressalto que este estudo é muito importante para o futuro, pois sabemos que planejamento é uma questão de gestão.

Eu agradeço.

PRESIDENTE DEPUTADA PAULA BELMONTE (PSDB) – Muito grata, professora Juliana.

É importante ressaltar que, apesar dos problemas, a Escola Aspalha é um lugar de crianças muito felizes, porque o lugar é lindo.

JULIANA CÂNDIDA PEREIRA – É lindo!

Convido todos a buscar informações na internet e a nos visitar, pois a escola é um lugar de proteção para as crianças, e elas precisam disso.

Muito obrigada, deputada.

PRESIDENTE DEPUTADA PAULA BELMONTE (PSDB) – Muito grata.

Fui estudante de escola pública a vida toda. Nunca estudei em escola particular. Eu ia a pé para a escola, pois morava perto. Quando cheguei ao segundo grau, que agora é ensino médio, passei a utilizar o transporte público, pegando ônibus de linha normal.

O importante é que, muitas vezes, a criança não percebe, mas esse trajeto cansa. Nós estamos nos referindo a crianças que vivem em uma área vulnerável. Elas saem de casa, muitas vezes, às 6 horas e 30 minutos, ou até mais cedo, quando elas têm que caminhar até o ponto por onde passa o transporte. Muitas delas vão sem café da manhã, e existem vários casos de crianças que passam mal nesse percurso.

Por isso, mais uma vez, digo o seguinte: este estudo apresenta uma questão técnica relevante. Discutimos bastante sobre orçamento, mas o que realmente me chama a atenção, e gostaria de destacar aos senhores, é a necessidade de enxergar a educação com mais integração e, principalmente, com muita responsabilidade em relação ao futuro que desejamos. A construção de escolas não deve ser vista como gasto; ela tem que ser vista como investimento.

Quero destacar aos senhores que estamos gastando mais de meio bilhão de reais com transporte. Quando gastamos com transporte, isso significa inclusão, mas significa também que estamos deixando de proporcionar à criança uma melhor absorção do conteúdo educacional. Essa é a conta que tem que ser feita.

É bom que o transporte esteja disponível na casa das crianças? É muito bom. Devemos torcer e trabalhar para que todas as crianças possam chegar à escola. No entanto, o foco precisa ser a construção de escolas, pois o espaço escolar, além de educacional, é um espaço de acolhimento. Onde existe uma escola, conseguimos afastar o tráfico e o crime organizado. É muito importante estabelecer como meta a construção de escolas.

Entendo perfeitamente, respeito e agradeço o trabalho da TCB, mas quero propor uma parceria de trabalho com a empresa para que possamos reduzir a distância. A Juliana trouxe isso muito bem. Conheço crianças que chegam a percorrer 100 quilômetros por dia no trajeto de ida e volta.

É importante termos esse cuidado e essa sensibilidade.

Concedo a palavra ao senhor Adalberto Carvalho, sargento da Polícia Militar. Ele é ex-administrador do Núcleo Bandeirante, a nossa Cidade Livre.

ADALBERTO CARVALHO – Quero saudar a mesa na pessoa da deputada Paula Belmonte e também a todos os demais presentes.

Fui administrador regional do Núcleo Bandeirante e tive a satisfação de sugerir a criação de uma escola na cidade. Essa escola foi construída e ficou muito boa. Fizemos a inauguração. Percebemos um volume muito grande de ônibus escolares transportando crianças para a escola, o que levou a comunidade a questionar: “Poxa, Adalberto, é tanto ônibus! Não existe escola nas outras cidades?” Isso nos faz refletir que realmente está faltando escola em outras regiões, como a senhora mencionou.

Eu não quero me alongar, mas eu quero fazer uma observação com relação a esse gasto que, para mim, é exorbitante. Eu espero, sinceramente, que esse dinheiro esteja sendo bem gasto, porque é muito dinheiro – mais de meio bilhão de reais –, é muita coisa.

Preocupa-me muito essa situação de a Secretaria de Educação não colocar esses contratos em dia. Será que o próximo governante não vai ter algum tipo de dificuldade? Eu fico até preocupado com isso.

Enfim, acho que temos que fazer o melhor. Eu também sou pós-graduado em gestão pública. Eu acho que temos de aprimorar a gestão a cada dia. Já passou o momento de o DF ter preocupação com esse aprimoramento, com um planejamento.

Só para finalizar a minha fala, quero desejar uma boa noite a todos e parabenizá-la, deputada, pela sua preocupação de fazer mais escolas no Distrito Federal. Obrigado.

PRESIDENTE DEPUTADA PAULA BELMONTE (PSDB) – Muito grata, senhor Adalberto. Quero dizer que acreditamos nisso de verdade.

Brenda, você tem o valor dos contratos que estão sendo pagos com verba indenizatória? Pergunto porque eu não me recordo de você ter falado. Enquanto você verifica, eu quero falar uma coisa.

Espero que as nossas escolas estejam sendo construídas em um ambiente adequado, porque não podemos ter escola perto de motel. Precisamos cuidar do ambiente onde vamos colocar uma escola. Escola perto de lixão não é adequado. É muito importante que entendamos que o nosso aluno é o nosso bem mais precioso. Isso é mais importante ainda para uma região do Distrito Federal que representa o local onde a nossa cidade se iniciou. Que possamos beneficiar aquelas pessoas. E eu conheço uma escola lá, o Caic, que recebe crianças do Riacho Fundo II. Como conseguiremos fornecer transporte para estudantes de uma região que tanto necessita de uma escola? Estamos lutando por isso, vamos seguir lutando.

Concedo a palavra à Brenda para proferir as informações.

BRENDA GIORDANI FAGUNDES – Se falarmos só de 2025, considerando 100% das despesas, mais de R\$40 milhões foram feitos sem cobertura contratual.

PRESIDENTE DEPUTADA PAULA BELMONTE (PSDB) – Obrigada. Olhem só: foram gastos R\$40 milhões com o transporte sem nenhum tipo de contrato. É importante dizer que o serviço é essencial, mas nós estamos falando de uma prática que vem desde 2021. É isso, não é?

(Intervenção fora do microfone.)

PRESIDENTE DEPUTADA PAULA BELMONTE (PSDB) – Foi crescendo. Está ótimo. Muito grata. Depois eu vou pegar detalhes para que eu possa falar com mais propriedade.

Concedo a palavra ao senhor José Wellington, morador da Ceilândia e pai de crianças especiais.

JOSÉ WELLINGTON – Deputada Paula Belmonte, boa noite. Cumprimento os demais membros da mesa.

Eu vou iniciar fazendo minha autodescrição. Eu sou um homem de 50 anos, tenho 1 metro e 78 centímetros, uso óculos com armação preta, estou usando uma camisa verde onde está escrito “Instituto Nacional de Nanismo”.

Eu parabenizo a equipe que elaborou esse trabalho técnico muito bem-feito. É importante

que a Câmara Legislativa se debruce sobre esse trabalho e realize fiscalização, porque a situação é preocupante. Eu, como servidor público, fiquei preocupado com o que foi apresentado sobre a questão orçamentária, sobretudo os valores. É uma torneira aberta. Vejam a quantidade de dinheiro! São poucas empresas que recebem muito dinheiro sem contrato. Isso é preocupante. Então, é necessário que a Câmara Legislativa se debruce sobre esses dados, provoque o Tribunal de Contas, provoque o Ministério Público, para que tenhamos efetividade e paremos com essa sangria do dinheiro público.

Como a deputada Paula Belmonte falou, eu tenho 3 filhos. O João Pedro, de 10 anos, não é uma criança especial. A Clarice, de 9 anos, tem nanismo, e o Matheus, de 7 anos, tem Transtorno do Espectro Autista, de nível de suporte 1. Eu fico preocupado quando vejo aquelas imagens que o senhor Anderson nos apresentou.

Como pai de uma criança com nanismo, meus filhos, na primeira fase da idade escolar, frequentaram o centro de ensino especial. Eu vi muitas crianças chegarem nesses ônibus. Meus filhos não precisam utilizar o ônibus, porque moram perto das escolas, e eu os levo. Com aquelas imagens, eu recordei quando eu frequentava o Centro de Ensino Especial 1 de Ceilândia. Por ter uma filha com nanismo, eu observei e não vi adaptação nesses ônibus para crianças com nanismo nem para crianças com outras displasias ósseas. Isso é preocupante, porque essas pessoas precisam de acesso e de segurança no transporte público.

Embora haja cinto de segurança, como essas crianças com displasia óssea, com nanismo, são transportadas nesses ônibus? Eu consigno à deputada Paula Belmonte que o gabinete faça um levantamento junto à Secretaria de Educação para saber a quantidade de crianças na rede que utilizam o transporte escolar público e que têm displasias ósseas, a fim de que esses ônibus sejam adaptados para elas. É muito fácil o Estado fornecer transporte de forma genérica, mas não ter cuidado com as crianças especiais.

A diretora Juliana tocou em um ponto importantíssimo sobre as crianças com TEA. Vocês bem nos lembraram do tempo de vida desses ônibus, com 9, 10, 11 e 12 anos. Isso é muito tempo. São ônibus barulhentos e, para uma criança com TEA, isso é um transtorno. Isso causa desregulação nessas crianças.

Vocês apresentaram dados de crianças que disseram ser comportadas. Como essas crianças ficam comportadas dentro desses ônibus e nas escolas? Nós adultos que moramos em cidades mais distantes, que ficamos 1 hora e meia, 2 horas dentro de um ônibus ou de um carro chegamos ao Plano Piloto estressados para o trabalho. Imaginem as crianças que são mais sensíveis. Como essas crianças têm conforto para aprender? Elas não têm. Elas terão dificuldade em aprender. É preciso que o Estado tenha atenção a isso.

Trata-se de um estudo técnico, e fica como sugestão que se debrucem sobre isso e quiçá estudem a situação, porque é preciso garantir acessibilidade a essas crianças.

Tudo isso é preocupante. Para as crianças ditas normais, é tudo festa, como a diretora falou, mas, para uma criança com deficiência, não é festa, é tortura. Isso é preocupante.

Essas crianças saem de casa cedo, percorrem 60 quilômetros, ida e volta. Os pais devem ficar angustiados, porque não sabem como os filhos estão sendo transportados. Deve ser uma tortura absurda. Pais e mães ficam com o coração apertado e pensam: "Como meu filho está sendo tratado? Como meu filho está sendo cuidado dentro daquele transporte público? Como é o desembarque dessas crianças?" Tudo isso deve ser levado em consideração. Não podemos fechar os olhos para isso.

Essas crianças são sensíveis. Enquanto negligenciarmos isso, continuaremos com a torneira aberta, porque parece que fica caracterizado apenas o recebimento do dinheiro. Como é que alguém recebe dinheiro do Estado e não prepara os ônibus para essas crianças? Há alguma coisa errada.

Outra questão que já vi e presenciei inúmeras vezes, e acredito que muitos de vocês também, é a imprudência no trânsito. Infelizmente, a representante do Detran-DF já saiu. Trata-se da imprudência no trânsito de muitos desses motoristas. Como a diretora bem disse, graças a Deus não ocorrem muitos acidentes, mas certamente alguma coisa acontece.

Já vi diversas vezes, em Ceilândia, onde há muitos ônibus – não sei se eles se apressam para que as crianças não cheguem tão atrasadas à escola –, motoristas irresponsáveis. Outro ponto preocupante são o embarque e o desembarque dessas crianças em paradas na rua, porque elas ficam vulneráveis ao trânsito. Embora estejam dentro do ônibus, estão em uma via de grande movimentação. Pode acontecer, em algum momento, de um ônibus sofrer um acidente, outro carro pode bater e machucar essas crianças.

Então, deixo como sugestão que, por iniciativa da Câmara Legislativa, seja feita alguma propaganda de conscientização à comunidade, para que haja mais cuidado com esses ônibus quando estiverem parados embarcando ou desembarcando crianças, porque o trânsito hoje em dia está muito estressado; o motorista buzina e avança com o carro.

Essas crianças devem ser tratadas com mais amor, zelo e cuidado pela população do Distrito Federal.

Não vou me alongar. Agradeço à deputada Paula Belmonte a oportunidade. É importante que, assim como o pai e a diretora falaram, a sociedade tenha voz, porque apenas a tinta e o papel frio, embora tragam dados, não expressam o sentimento das famílias nem das crianças. Eu não vim preparado para falar, mas senti-me na obrigação de me manifestar por conta disso, porque os dados são preocupantes.

Muito obrigado e até a próxima.

PRESIDENTE DEPUTADA PAULA BELMONTE (PSDB) – Muito grata, José Wellington. Sinto que, toda vez que você se expressa, traz exatamente esse amor que temos pelos nossos filhos, e é isso que queremos.

Eu sou uma pessoa com deficiência oculta – já mencionei isso algumas vezes – e sei que, muitas vezes, como foi dito, o que para alguns é brincadeira para outros é tortura. Entendo perfeitamente isso, porque, em muitos momentos, passei por uma tortura, por assim dizer, velada dentro do meu coração. Existem situações que não compreendemos, porque cada um de nós é um mundo.

O mais importante para mim – e fiz questão de registrar isso e agradecer à Conofis, em nome do Luís Felipe e da Ana Paula – é a forma como esse trabalho foi realizado. Vocês podem não ter percebido, mas ele foi feito pelos servidores; ninguém recebeu a mais por isso. Ainda assim, eles foram a campo, e, com mais de 3 mil, quase 4 mil respostas, produziram um trabalho muito grande para chamar a atenção da sociedade para a questão. Estamos satisfeitos ao saber que apenas 13% sentem falta do transporte escolar, embora eu considere isso muito. Quero saber quais são as regiões aonde o transporte escolar não está chegando.

Nós precisamos mudar a matriz de mobilidade. Essa matriz não está correta, e as crianças – muitas vezes atípicas – não estão sendo contempladas.

Anderson, qual é a porcentagem de ônibus que não estão preparados para acessibilidade?

(Intervenção fora do microfone.)

PRESIDENTE DEPUTADA PAULA BELMONTE (PSDB) – Dos ônibus, 14% não estão preparados para a acessibilidade. Estamos falando de indivíduos. Essa é uma porcentagem razoável. De 1.000 ônibus, 140 não estão preparados para a acessibilidade. Realmente, esse é um dado importante.

Foram necessários 120 dias para o estudo ser feito. Foi um estudo muito bom. Eu não quis só recebê-lo, mas quis que ele fosse apresentado no plenário da Câmara Legislativa para que a população se apossasse dos dados. Estamos gastando mais de meio bilhão de reais em transporte escolar. Ninguém está fazendo juízo de valor, mas é importante dizer que 2 grandes empresas estão pegando 70% desse recurso. Temos que entender isso também.

O nosso gabinete vai se debruçar sobre tudo isso para fazer representações. Esse estudo não vai parar aqui. Ele vai gerar representações no TCDF. Vamos chamar a atenção para os pedidos de informação e para as orientações que foram feitas aqui. Faço esse compromisso com vocês.

Concedo a palavra ao senhor Carlos Penna, professor e personalidade na área de mobilidade

urbana.

CARLOS PENNA – Boa noite à deputada Paula Belmonte e a todos da mesa e da plateia.

Eu vou ser bem rápido e começar pelo ponto mais importante.

Em 2008, 2009, o governo quis fazer nova licitação para as empresas de ônibus. Eu estava no Metrô à época, e a minha posição firme e radical era que todos os ônibus deveriam ter piso baixo.

O modelo adotado atualmente tem piso alto, porque, quando termina a vida útil do ônibus, ele é vendido, tira-se a sua carroceria, e ele vira caminhão. Existe todo um mercado que circula em torno dos ônibus de piso alto. Nós não temos nada contra as pessoas pegarem um ônibus velho e transformarem-no num caminhão. Porém, estamos obrigando todas as pessoas com dificuldade de mobilidade a escalar um ônibus para conseguir entrar nele. As pessoas que não conseguem fazer isso ficam impossibilitadas de usar ônibus.

Cria-se uma solução paliativa: a plataforma que é colocada em algumas portas. Acontece que, com o trepidar, a plataforma para de funcionar. Ela é mecânica. Ela fica balançando, balançando, balançando até parar. Faz-se uma solução paliativa que não funciona para um problema que não deveria existir. Deveria existir piso baixo.

Houve a pressão das empresas de ônibus à época do governo que fez a licitação. Todos os governos que se seguiram poderiam ter mudado isso e não mudaram. Então, já que a senhora está pensando seriamente em se lançar candidata ao governo, pense nisso. É preciso fazer nova licitação de ônibus. A licitação dos ônibus – não a da Secretaria de Educação – que está vigendo foi considerada fraudada e ilegal em primeira e em segunda instâncias. O governo está mantendo no peito uma coisa que foi considerada ilegal pela justiça.

Por que essa licitação interfere no transporte escolar? Porque ela é o modelo. Se o GDF diz que quer ônibus de piso alto, todos vão botar piso alto. Por que vão fazer diferente? Se o ente maior pede piso alto, por que o ente menor vai fazer diferente?

Então, esta é uma coisa importante: ônibus tem que ter piso baixo. Em todo lugar civilizado do mundo, ônibus tem piso baixo. Qual é a vantagem básica disso? O ônibus se alinha à calçada. Uma cadeira de rodas rola naturalmente da calçada para o ônibus e do ônibus para a calçada. Cadeira de rodas, carrinho de bebê, um idoso com bengala que não consegue se levantar, uma criança, todos têm acessibilidade. Isso é acessibilidade. Esse é a primeira coisa que considero fundamental no transporte escolar em relação à acessibilidade. Tem que ser tudo piso baixo – tudo, tudo, tudo. Dizem: “Ah, mas o ônibus de piso baixo vai atolar”. O de piso alto também atola. Todos atolam. A questão é trabalhar para que tenhamos vias mais bem conservadas. Esse é o primeiro ponto.

Em relação à TCB, considero algo interessante: a TCB era uma empresa pública de ônibus que tinha quase 1/4 dos ônibus que circulavam no DF. Sucessivos governos foram tirando os ônibus da TCB de circulação e entregando as mesmas linhas às empresas particulares, principalmente agora. Deu no que deu. Fico muito feliz em saber que a TCB está, pelo menos, fazendo a sua função inicial, que é transportar pessoas – transportar crianças acho ainda mais nobre.

Concordo com a deputada: está havendo um superuso de transporte e pouco investimento na construção de novas escolas e na manutenção delas. A escola sem professor e sem equipamento é uma casca vazia. Precisamos lembrar que não adianta construir a casca sem haver pessoal que trabalhe lá dentro. Junto com a construção, deve existir a operação. E gastar com educação não é gasto, é investimento.

Outro ponto importantíssimo: existem crianças que vão de manhã e voltam no final da manhã, ou vão no início da tarde e retornam ao final da tarde. Precisamos retomar a meta apresentada por Darcy Ribeiro, junto com Anísio Teixeira e outros: a criança deve ficar na escola o dia todo – escola integral.

Se colocássemos a criança na escola em período integral, o dinheiro que gastaríamos com o transporte intermediário seria direcionado para a escola. É muito mais lógico e útil do que gastar com óleo *diesel* e desgaste de máquina; estaríamos pagando pela permanência das crianças na

escola.

O projeto de escola integral deve ser retomado. Tivemos Ciep e Caic construídos aqui, e sucessivos governos foram abandonando essas iniciativas. Se começarmos a retomar o projeto de escola integral, isso trará um ganho civilizatório fantástico, deputada. Não somente as crianças vão aprender mais, mas os pais terão melhor qualidade de vida, porque poderão deixar os filhos na escola pela manhã, trabalhar, estudar, cuidar da própria vida e, ao final do dia, buscá-los. Assim, os pais trabalham com tranquilidade e as crianças estudam com tranquilidade. São coisas básicas. O Brasil possui condições de fazer isso; o Distrito Federal também. São coisas muito boas, e nós temos condições para isso.

Fiquei surpreso com a jornada de trabalho dos motoristas. Parece que 30% a 35% trabalham de manhã, de tarde e de noite. Isso não é saudável. O motorista acorda tendo dormido pouco, trabalha cansado, com reflexos prejudicados, saúde prejudicada e, à noite, já está esgotado – e está transportando crianças. Isso não pode acontecer. É necessário repensar essa situação. Talvez os contratos tenham de ter cláusulas que impeçam o motorista de trabalhar nessa carga. Dizem: “Ah, mas ele só dirige por 2 horas, descansa, depois dirige mais 2 horas”. Isso não é descanso. Na prática, ele fica o dia todo dedicado ao trabalho e não descansa.

Por último, há algo sobre o que já conversamos: estou seriamente preocupado com as finanças do GDF para conseguirmos tocar todos os projetos no ano que vem. Hoje de manhã, acompanhei mais uma etapa da operação Compliance, que está evoluindo. Fui entrevistado por uma repórter da Globo, e ela comentou com uma colega de trabalho sobre uma lista de pessoas que recebiam dinheiro do Vorcaro, que chegava aqui dentro do GDF de uma maneira muito pesada. Então, nós estamos preocupados com o que eles vão deixar de herança para o próximo governo, com o esqueleto que ficará. Precisamos enxugar os gastos desnecessários, porque teremos que reconstruir e trabalhar com muita qualidade para conseguirmos fazer um bom governo.

É isso. Obrigado.

PRESIDENTE DEPUTADA PAULA BELMONTE (PSDB) – Vamos fazer um bom governo, e a mobilidade é fundamental. Hoje, um grande problema da saúde pública do Distrito Federal, além dos hospitais, é a mobilidade, porque as pessoas, de modo geral, estão perdendo tempo dentro do transporte público. Precisamos de uma matriz econômica para que as pessoas não precisem sair de suas regiões administrativas, mas também precisamos garantir interlocução o mais rápido possível.

Agradeço a presença do senhor, que é um professor em mobilidade, e reforço a necessidade de expandirmos o metrô do Distrito Federal.

Muito grata.

Agradeço ao deputado Thiago Manzoni pela compreensão, pois são 19 horas e 1 minuto. Agradeço ao senhor Luís Felipe Taveira, chefe-adjunto da Conofis, a Consultoria Técnico-Legislativa de Fiscalização, Controle, Acompanhamento de Políticas e Contas Públicas e Execução Orçamentária.

Vamos ouvir o senhor Luís Felipe e, em seguida, a Maria Cecília. A presença de vocês é muito importante para apresentar o trabalho que está sendo desenvolvido. Quanto à questão do EducaDF, mencionada pela Juliana, pretendo pedir um estudo para que possamos aprofundar esse tema.

O EducaDF está administrando a educação de modo geral. Ele abrange desde o PDAF até o controle de presença dos alunos. Trata-se de um sistema que custou R\$40 milhões ao Distrito Federal e que, atualmente, não tem operacionalidade.

Precisamos entender que pergunta específica fazer a vocês, para podermos desenvolver um estudo a respeito do EducaDF. Isso é importantíssimo, pois enfrentamos prejuízos sérios há algum tempo. Inclusive, quanto à formatura dos jovens, muitos estão perdendo o auxílio Pé-de-Meia em decorrência dessa situação que mencionei antes. A discussão vem sendo postergada, sob a promessa de melhoria.

Eu quero formular esse pedido para que um estudo seja feito com muita responsabilidade, porque, no ano que vem, se Deus quiser, haverá mudanças que trarão produtividade e tecnologia para a educação.

Concedo a palavra ao Luís Felipe.

LUÍS FELIPE RABELLO TAVEIRA – Boa noite a todos. Serei breve. Primeiro, em nome da equipe, quero agradecer à deputada a oportunidade de contribuir com esse estudo. Quero agradecer também a presença de todos.

Apresentarei uma síntese do estudo.

Identificamos alguns problemas recorrentes de planejamento de orçamento. Desde 2021, observamos que a quantidade de dinheiro orçado na Lei Orçamentária Anual não foi suficiente. Em 2021, 2022, 2023, 2024 e 2025, suplementações ao longo do ano foram necessárias.

Isso traz impactos no dia a dia da operação. Por exemplo, ônibus comprados podem demorar a chegar porque não há recursos para pagamento. Com um planejamento orçamentário adequado, conseguiríamos evitar vários desses problemas, além da burocracia administrativa. Esse é um ponto que pode ser resolvido de forma mais rápida – outros, nem tanto. Esse é um ajuste rápido, com intuito de sermos pragmáticos e de conseguirmos que os planejamentos orçamentários dos anos seguintes sejam direcionados, pelo menos, com o valor executado no ano anterior.

Temos dados que são ouro, no sentido de identificarmos onde podem ser construídas novas escolas. Quando há elevado deslocamento de alunos para outras regiões administrativas, isso indica a necessidade de escolas em outros locais. Então, quanto maior a necessidade de transporte, menor a probabilidade de haver escolas em determinada região. Esse é um direcionamento bem objetivo para se saber onde construir novas escolas. Quanto a isso, nós vimos o painel que o Woshington mostrou.

Nós vimos também um terceiro ponto bem importante, que foi a necessidade de ajuste na infraestrutura dos ônibus com relação à acessibilidade, bem como nos locais de parada para embarque dos alunos. Trata-se de alunos muito jovens, crianças, que estão em pontos de parada de ônibus sem estrutura; muitas vezes, elas estão na terra, sem cobertura, perto de lixo, sem segurança. Então, a necessidade de ajuste de acessibilidade e de infraestrutura não se restringe aos ônibus, ela se estende aos pontos. Esse é o terceiro ajuste objetivo. Acho que essa é uma recomendação importante.

A quarta recomendação é quanto à necessidade de automatizar e de informatizar o processo como um todo – não só os ônibus com sensores –, para auxiliar na fiscalização contratual. Nós vimos que a TCB está terceirizando a maior parte da frota dos ônibus. Ano após ano, nós estamos vendo que a quantidade de ônibus da Secretaria de Educação está diminuindo. Isso está passando para a TCB, cuja frota é basicamente terceirizada. Como é terceirizada, devem-se incluir os sensores nos contratos de renovação, para que haja um mecanismo integrado de monitoramento de deslocamento e de presença dos alunos. Isso vai facilitar a gestão do serviço como um todo, além de ser um direcionamento prático e objetivo de como resolver alguns problemas.

Com relação a sistemas informatizados, não basta comprá-los. É importante entender o processo como um todo; senão, será só um *software* que não será aplicado, o problema não vai ser resolvido. Para resolver o problema como um todo, as pessoas da secretaria, da TCB e das escolas têm que participar do processo e dizer o que precisa ser feito, o que precisa ser automatizado.

Nós estamos vendo que o custo de desenvolvimento de *software* está despencando com as ferramentas de inteligência artificial. É necessário fazer investimentos em pessoal para desenvolver isso – investimento interno talvez seja mais efetivo do que terceirização.

Com relação à Consultoria Técnico-Legislativa, a qual eu represento, nós estamos disponíveis. Nós já fizemos estudos nas áreas da saúde, de tratamento ao idoso prestado pelo governo, da proteção à mulher, da merenda escolar. Há uma série de estudos. Todos eles têm entrado para o portfólio do Observatório Cidadão, um mecanismo que a Câmara Legislativa criou há 3 anos, por iniciativa da Comissão de Fiscalização, Governança, Transparência e Controle. Hoje a Conofis está contribuindo para a evolução e a continuidade desses trabalhos. É um mecanismo de transparência ativa que facilita o acesso da população à informação. Com relação a dados, não basta ser transparente, temos que deixá-los acessíveis para a população entender a informação.

Nós temos um planejamento muito interessante para o futuro. Seria interessante apresentá-

lo para a senhora. Nele tratamos de coisas positivas para nós melhorarmos e deixarmos os estudos mais rápidos, mais eficientes e mais direcionados.

Por fim, quero agradecer ao Jean e à senhora a confiança na nossa equipe. Quero também parabenizar o Woshington, o Anderson, a Brenda, o Lauro e vários outros – como o Ney, ali atrás – que contribuíram não só para esse estudo, mas para os outros. Assim como nós vimos funcionários nas escolas e no transporte escolar fazerem coisas muito além das funções deles, em nome do bem público e do serviço público, aqui, na Câmara Legislativa, nós também vemos colegas superdedicados. Eu os chamo de servidores públicos de verdade, porque isso é que é servir.

Agradeço a todo mundo. Estamos à disposição.

PRESIDENTE DEPUTADA PAULA BELMONTE (PSDB) – Muito grata, Luís Felipe.

Conto com vocês para que nós possamos continuar esse trabalho de fiscalização, que é o dom e que é, na realidade, a maior responsabilidade da Câmara Legislativa. Nós não somos nada sem vocês consultores. Eu tive a oportunidade de vivenciar isso na CPI. Estamos deixando um legado com esse trabalho. Agradeço isso aos senhores.

Antes de conceder a palavra à Maria Cecília, afirmo que muito foi dito sobre a TCB. É importante a sua fala, mas nós também deixaremos essas recomendações por escrito, como já foi mencionado. Quero apresentar essas observações que você acabou de ler – se puder, me encaminhe, para que possamos incluí-las. A elas, eu acrescentaria as verbas indenizatórias da educação. É importante verificarmos isso, porque se trata de um volume grande.

Antes de prosseguir, deixo meu posicionamento. Foi dito aqui que o OCA é um serviço essencial e não pode ser contingenciado. Infelizmente, no ano passado, o GDF bloqueou R\$50 milhões da Câmara Legislativa para o PDAF, o que é um absurdo. Neste ano, R\$11 milhões ainda não foram pagos pela Secretaria de Educação, porque estão bloqueados. Estou prestando satisfação à sociedade. O GDF não poderia fazer isso, mas está sendo feito.

Concedo a palavra à Maria Cecília.

MARIA CECÍLIA MARTINS LAFETÁ – Deputada, eu gostaria de cumprimentar a senhora, o Luís Felipe, os servidores da casa e os membros da sociedade civil presentes.

Agradeço a oportunidade de estar no plenário da Câmara Legislativa debatendo o transporte escolar a partir de um trabalho tão esmerado realizado pelos senhores.

Essa iniciativa da deputada Paula Belmonte é realmente muito importante.

Quero, nominalmente, parabenizar o Anderson, o Lauro, a Brenda e o Woshington por esse trabalho, que me surpreendeu pela qualidade, pelo detalhamento e pela honestidade com que os pontos foram abordados, trazendo não apenas os problemas, mas também os avanços. Isso demonstra a intenção de discutir com seriedade para avançar na entrega de um serviço público melhor para a nossa cidade.

A TCB recebeu, em 2020, a incumbência do transporte escolar. Esse trabalho mostra que nós viemos gradualmente ampliando a nossa atuação. Houve os primeiros contratos, depois a secretaria foi transferindo outros e agora estamos trabalhando na licitação dos últimos contratos que ainda permanecem na secretaria – refiro-me, especificamente, à gestão dos amarelinhos. A licitação está em andamento na TCB. Esperamos ter êxito, embora, às vezes, ocorram fatores fora do controle da gestão, como paralisação judicial. Ainda assim, estamos confiantes de que entregaremos ao GDF 5 contratos e, finalmente, estancaremos a questão dos contratos indenizatórios, dos pagamentos indenizatórios.

Foram levantados muitos aspectos. Vou tentar ser breve, porque sei que todos estão cansados, mas eu gostaria de abordar algumas questões debatidas aqui.

Houve muitos avanços nesses anos, deputada. Quando recebemos o transporte escolar em 2020... Aliás, não disponho de dados de 2020, mas sim de 2021. Nessa época, a idade média da frota era de 9,12 anos. Havia veículos mais novos e outros mais antigos. Hoje, Anderson, podemos afirmar que a idade média da frota é de 4,9 anos. Portanto, ainda mais jovem do que os dados que você apresentou. Isso significa que há uma frota mais acessível, com aspectos de acessibilidade;

mais moderna; que polui menos e apresenta menos quebras, o que reduz as interrupções.

Hoje verificamos, com os dados apresentados pelo Anderson, que há mais de 90% de aprovação do serviço. A renovação da frota contribui para a melhoria do serviço em todos os seus aspectos. Essa renovação é reflexo de uma modelagem de pagamento, de custos e de análise de custos do serviço. Finalmente, reconhecemos que não podemos exigir do operador uma frota nova se remuneramos a frota nova e a frota velha da mesma forma. Isso acaba impactando o PMA.

Então, Lauro, não é bem que a empresa que roda menos recebe mais. Na verdade, a frota e a mão de obra têm um peso muito grande no custo do serviço. Em cada ônibus vai embarcado um monitor e, evidentemente, o motorista. Combinados, esses dois custos – o custo do veículo e os salários do monitor e do motorista – são os que mais impactam no serviço.

Assim, o ônibus que roda menos acaba tendo um valor maior de quilômetro, porque os custos altos acabam se diluindo nos quilômetros rodados. *Diesel*, lubrificante e pneu acabam tendo um custo muito pequeno. No final do dia, os ônibus que rodam pouco ou que rodam muito acabam sendo remunerados mais ou menos com o mesmo valor. Essa é a lógica do PMA.

Algumas regiões têm um valor de quilômetro alto – e outras, baixo – por causa da característica geográfica. Em algumas regiões há muitas escolas rurais, as crianças demoram mais tempo para chegar à escola, e isso vai impactando nesses custos.

Não sei se eu fui clara, mas depois podemos nos aprofundar na compreensão. Eu acho muito importante que todos conheçam como funciona o modelo de pagamentos.

O modelo de PMA talvez não seja o mais simples ou o mais fácil de entender, mas ele é o mais justo atualmente. Ainda não conseguimos vislumbrar um modelo que seja mais justo do que esse, tanto para a remuneração do serviço, quanto para a economicidade dos recursos públicos e para a justiça do sistema.

Quanto ao monitoramento, praticamente 100% da frota tem AVL instalado. O que ainda não temos é 100% do pagamento feito a partir dos dados que extraímos do monitoramento. Isso é uma novela. Quebramos muito a cabeça para conseguir resolver essa equação. O monitoramento é muito complexo, os itinerários estão mudando o tempo inteiro, mas já conseguimos evoluir muito.

Então, de fato, todos os contratos da cota reservada já estão sendo pagos por meio desses relatórios de monitoramento, ou seja, pagamos por quilômetro aferido e não por planejamento de viagem. Os contratos da ampla concorrência, que de fato são a parte mais relevante, a de maior montante de recursos públicos, estamos trabalhando. Eu já tenho um compromisso assinado com o Ministério Público de que vamos fazer esses pagamentos a partir desses dados já no início do segundo semestre. Portanto, o nosso prazo é esse semestre para arredondar todos os dados e variáveis de que precisamos. O objetivo é entregar essa transparência a partir do início do segundo semestre. Vamos torcer e trabalhar para que isso aconteça.

Vamos depois falar brevemente dos desafios tecnológicos.

Estamos renovando e incentivando os empresários a renovarem a frota. Os novos editais estão puxando para uma frota ainda mais nova. Antes estávamos contratando frotas de 7 a 10 anos, já estamos puxando para 5.

Os novos editais já preveem ar-condicionado. Antes não obrigávamos isso. Como o senhor Carlos Penna trouxe, acabamos tendo que seguir uma baliza legal, normativa, e o STPC não obriga a existência de ar-condicionado. Resolvemos ousar, porque vemos que a necessidade é muito grande, as crianças chegam às áreas rurais sujinhas. É muito desconfortável.

Além do ar-condicionado e da frota ainda mais nova, nós também já estamos obrigando os empresários a terem embarcada uma tecnologia para que possamos instalar aplicativos e fazer o acompanhamento dos alunos de forma eletrônica.

Deputada, trarei só mais alguns aspectos.

Nós temos um compromisso, sim, com a melhoria da transparência. Enquanto nós debatíamos, eu já fiz algumas orientações para a minha comunicação aprimorar as informações dentro do *site*.

A execução contratual ainda é um desafio para a TCB, mas nós temos melhorado muitas coisas. Temos buscado implementar e melhor compreender as necessidades. Nós temos agora um novo diretor técnico que está conduzindo esse trabalho.

Vamos também considerar todo o relatório apresentado para aprimorar os próximos editais de licitação. Estamos abertos a mais sugestões.

Não vou me alongar mais. A TCB está muito satisfeita com a possibilidade desse canal de interlocução com a Câmara Legislativa.

Nós temos muitos desafios. Quando olhamos para frente, ainda vemos que há muito o que trilhar; mas hoje olhamos no retrovisor e enxergamos como melhoramos.

Esse trabalho assim desenvolvido me faz sair daqui feliz, deputada, por ver que o trabalho da TCB está sendo reconhecido e está deixando a sua marca, a sua pegada.

Eu termino agradecendo a oportunidade.

Coloco a TCB à disposição para que possamos continuar nesse objetivo de melhorar.

Há muitos debates e muita legislação sendo trabalhada aqui. Nós não podemos nos desvincular disso.

PRESIDENTE DEPUTADA PAULA BELMONTE (PSDB) – Não, de jeito nenhum.

Maria Cecília, eu quero agradecer a todos os técnicos da TCB que estão presentes.

Eu teria muitas perguntas e muitas observações a fazer.

Eu já quero sugerir que organizemos um dia para visitar vocês, a fim de levar esse relatório em mãos e de trazer as observações de vocês. Elas são importantes e relevantes.

Nós estamos entendendo que o possível está sendo feito da melhor forma, mas nós podemos aprimorar isso.

Agradeço, em especial, ao deputado Thiago Manzoni, que estava presente no plenário 20 minutos antes do compromisso que presidirá. O evento dele estava marcado para as 19 horas. Eu havia feito o compromisso de entregar o plenário nesse horário, mas acabarei entregando às 19 horas e 23 minutos.

Deputado Thiago Manzoni, sou grata pela sua compreensão. Registro que é importante esta casa também reconhecer pessoas que fazem o bem. Então, eu vou ficar um tempo na sessão solene junto com vossa excelência para a entrega de um título de cidadão honorário. É importante também reconhecermos Brasília.

Maria Cecília, muito grata. Eu estarei na TCB. Esse trabalho apenas começou. Nós temos muito a avançar.

Agradeço a presença das autoridades e dos demais convidados.

Como não há mais assunto a tratar, declaro encerrada a presente comissão geral, bem como a sessão ordinária que lhe deu origem.

Observação: nas notas taquigráficas, os nomes próprios são reproduzidos conforme informados pelo Cerimonial ou pelos organizadores dos eventos.

Todos os discursos são registrados sem a revisão dos oradores, exceto quando indicado, nos termos do Regimento Interno da Câmara Legislativa do Distrito Federal.

Siglas com ocorrência neste evento:

API – Application Programming Interface; em português, Interface de Programação de Aplicações

AVL – Automatic Vehicle Location; em português, Localização Automática de Veículos

Caic – Centro de Atenção Integral à Infância e ao Adolescente

Ciep – Centro Integrado de Educação Pública

CLDF – Câmara Legislativa do Distrito Federal

CNPJ – Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica

CNT – Conselho Nacional de Trânsito

Conofis – Consultoria Técnico-Legislativa de Fiscalização, Controle, Acompanhamento de Políticas e Contas Públicas e Execução Orçamentária
CPA-20 – Certificação Profissional Anbima Serie 20
CRC-DF – Conselho Regional de Contabilidade do Distrito Federal
CRE – Coordenação Regional de Ensino
Detran-DF – Departamento de Trânsito do Distrito Federal
DF-Previcom – Fundação de Previdência Complementar dos Servidores do Distrito Federal
DODF – Diário Oficial do Distrito Federal
EJA – Educação de Jovens e Adultos
Fascal – Fundo de Assistência à Saúde dos Deputados Distritais e Servidores da Câmara Legislativa do Distrito Federal
FNDE – Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação
GDF – Governo do Distrito Federal
IA – Inteligência Artificial
Inmetro – Instituto Nacional de Metrologia Qualidade e Tecnologia
LOA – Lei Orçamentária Anual
MEC – Ministério da Educação
OCA – Orçamento Criança e Adolescente
PAR – Plano de Ações Articuladas
PDAF – Programa de Descentralização Administrativa e Financeira
PJ – Pessoa Jurídica
PMA – Preço Máximo Autorizado
PNATE – Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar
QDD – Quadro de Detalhamento de Despesa
RA – Região Administrativa
Ride – Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno
SEI – Sistema Eletrônico de Informações
Semob-DF – Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal
Senatran – Secretaria Nacional de Trânsito
SIA – Setor de Indústria e Abastecimento
Siggo-DF – Sistema de Gestão de Ouvidoria do Distrito Federal
STPC – Sistema de Transporte Público Coletivo
Suag – Subsecretaria de Administração Geral
TCB – Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília Ltda.
TCDF – Tribunal de Contas do Distrito Federal
TEA – Transtorno do Espectro Autista

As proposições constantes da presente ata circunstanciada podem ser consultadas no [portal da CLDF](#).



Documento assinado eletronicamente por **MIRIAM DE JESUS LOPES AMARAL - Matr. 13516**, Chefe do Setor de Registro e Redação Legislativa - Substituto(a), em 19/05/2026, às 17:11, conforme Art. 30, do Ato da Mesa Diretora nº 51, de 2025, publicado no Diário da Câmara Legislativa do Distrito Federal nº 62, de 27 de março de 2025.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site:
http://sei.cl.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0
Código Verificador: 2672402 Código CRC: FAFB7013.

Praça Municipal, Quadra 2, Lote 5, Piso Inferior 1, Sala TI.3 - CEP 70094-902 - Brasília-DF - Telefone: (61)3348-9241
www.cl.df.gov.br - serel@cl.df.gov.br

00001-00019676/2026-96

2672402v6