



MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO – MEC
**UNIVERSIDADE DA INTEGRAÇÃO INTERNACIONAL DA LUSOFONIA AFRO-
BRASILEIRA – UNILAB**
DIRETORIA DE ENSINO ABERTA E A DISTÂNCIA – DEAAD
CURSO DE GRADUAÇÃO EM ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

ERCILIO MARTINS QUEIROZ

**UMA ANÁLISE DO SERVIÇO DE TRANSPORTE ESCOLAR DA GESTÃO
PÚBLICA NO MUNICÍPIO DE BATURITÉ-CE**

REDENÇÃO – CE

2020



MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO – MEC
UNIVERSIDADE DA INTEGRAÇÃO INTERNACIONAL DA LUSOFONIA AFRO-
BRASILEIRA – UNILAB
DIRETORIA DE ENSINO ABERTA E A DISTÂNCIA – DEAAD
CURSO DE GRADUAÇÃO EM ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

UMA ANÁLISE DO SERVIÇO DE TRANSPORTE ESCOLAR DA GESTÃO
PÚBLICA NO MUNICÍPIO DE BATURITÉ-CE

Trabalho de conclusão de curso (TCC)
apresentado ao Curso de Graduação em
Administração Pública como requisito parcial
para obtenção do título de Bacharel em
Administração Pública.

Aluno: Ercilio Martins Queiroz

Orientadora: Prof^a. Dra. Polyana Karina
Mendes Ximenes

REDENÇÃO – CE

2020

Universidade da Integração Internacional da Lusofonia Afro-Brasileira
Sistema de Bibliotecas da UNILAB
Catalogação de Publicação na Fonte.

Queiroz, Ercilio Martins.

Q3u

Uma análise do serviço de transporte escolar da gestão pública no Município de Baturité-Ce / Ercilio Martins Queiroz. - Redenção, 2020.

0f: il.

Monografia - Curso de Administração Pública, Instituto de Educação a Distância, Universidade da Integração Internacional da Lusofonia Afro-Brasileira, Redenção, 2020.

Orientadora: Prof. Dra. Polyana Karina Mendes Ximenes.

1. Gestão pública. 2. Política de transporte. 3. Escolas públicas - Administração financeira. I. Título

CE/UF/BSCA

CDD 352.4

Dedico este trabalho aos meus pais, irmãos, minha noiva, a toda minha família e amigos, que com muito carinho e apoio, não mediram esforços para que eu chegasse até esta etapa de minha vida.

AGRADECIMENTOS

A Deus, pela presença constante em todos os momentos da minha vida, e por me proporcionar mais essa realização em minha vida.

A todos que fazem parte da Unilab, pela perseverança em ofertar e manter o curso a distância.

Aos tutores a distância e de um modo todo especial aos tutores presencias, por todo cuidado e zelo durante todo curso.

Aos companheiros e colegas de sala, pela troca de experiências, aprendizado e crescimento pessoal/profissional.

À minha família que sempre esteve presente, incentivando e contribuindo principalmente nos momentos mais difíceis.

À minha noiva Clebiane, por todo o apoio, incentivo quando pensei em desistir, compreensão e colaboração para a realização deste trabalho.

A todos que de forma direta ou indireta, contribuíram para a realização desta pesquisa.

“Por vezes sentimos que aquilo que fazemos não é senão uma gota de água no mar. Mas o mar seria menor se lhe faltasse uma gota.”

(Madre Teresa de Calcutá)

RESUMO

O tema do trabalho faz uma análise do dia a dia do transporte escolar, bem como a situação dos custos para a gestão pública no município de Baturité-CE. A pesquisa teve por objetivo demonstrar e analisar o custo do serviço de transporte escolar no Município de Baturité-CE, comparando qual, entre o serviço terceirizado e o executado pela estrutura própria, é o mais eficaz. Diante disso, foi realizada uma pesquisa com abordagem quantitativa, descritiva, baseada em um estudo de caso. Para atender ao objetivo foi levantado o custo por km terceirizado junto ao setor de licitações e contratos do Município. Em seguida, através de informações orçamentárias e contábeis foram diagnosticados os custos realizados pela frota própria, possibilitando assim, um comparativo entre as duas formas de execução dos serviços, verificando qual das modalidades é mais onerosa para o tesouro público municipal. Daí chegou-se a conclusão que a modalidade de transporte escolar realizada de maneira própria, pela prefeitura, é a que apresenta maiores custos para o município.

Palavras-chave: Transporte Escolar. Terceirização. Custos.

ABSTRACT

The theme of the work analyzes the day-to-day of school transport, as well as the situation of costs for public management in the municipality of Baturité-CE. The research aimed to demonstrate and analyze the cost of the school transport service in the municipality of Baturité-CE, comparing which, between the outsourced service and that performed by the structure itself, is the most effective. Therefore, a quantitative, descriptive research was conducted, based on a case study. In order to meet the objective, the cost per km outsourced was raised with the municipal tenders and contracts sector. Then, through budgetary and accounting information, the costs incurred by the own fleet were diagnosed, thus enabling a comparison between the two forms of service execution, verifying which of the modalities is more costly for the municipal public treasury. Hence, the conclusion was reached that the mode of school transport carried out by the city hall is the one with the highest costs for the municipality.

Keywords: School bus. Outsourcing. Costs.

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Relação das Escolas Públicas Municipais (Zona Rural)	29
Tabela 2 – Relação das Escolas Públicas Municipais (Zona Urbana)	29
Tabela 3 – Custo do transporte terceirizado	38
Tabela 4 – Custo fixo do transporte escolar próprio (microônibus)	39
Tabela 5 – Custo fixo do transporte escolar próprio (ônibus)	39
Tabela 6 – Dias letivos até 28 de junho de 2019 e a quantidade de dias letivos de 01 de agosto de 2019 a 23 de dezembro de 2019	40
Tabela 7 – Custo variável do transporte escolar próprio (microônibus)	40
Tabela 8 – Custo variável do transporte escolar próprio (ônibus)	41

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: O transporte escolar cumpre o horário de forma regular e pontual?	33
Gráfico 2: Os veículos escolares encontram-se em bom estado de conservação?	34
Gráfico 3: Os veículos escolares transportam pessoas que não sejam estudantes?	34
Gráfico 4: Existe algum outro meio de transporte para chegar a escola que não seja através do transporte escolar?	35
Gráfico 5: Qual a justificativa apresentada quando o transporte escolar falta?	36
Gráfico 6: Já sentiu-se prejudicado no desempenho escolar pela falta do transporte?	36

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

PPA – Plano Plurianual

LDO – Lei de Diretrizes Orçamentárias

LOA – Lei Orçamentária Anual

PNATE – Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar

PNTE – Programa Nacional de Transporte Escolar

CE – Ceará

DF – Distrito Federal

DETRAN – Departamento de Trânsito

EEFMUN – Escola de Ensino Fundamental Municipal

DPVAT – Danos Pessoais por Veículos Automotores Terrestres

FNDE – Fundo Nacional da Educação Básica

IDEB – Índice de Desenvolvimento da Educação Básica

CACS – Conselho de Acompanhamento e Controle Social

UNDIME – União Nacional dos Dirigentes Municipais de Educação

CNTE – Confederação Nacional dos Trabalhadores em Educação

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	12
1.1 – Problema de Pesquisa	13
1.2 – Objetivo Geral	14
1.3 - Objetivos Específicos	14
2. REFERENCIAL TEÓRICO	15
2.1 – Surgimento do Orçamento Público	15
2.2 – Definição de Orçamento Público	16
2.3 – Orçamento Público no Brasil	16
2.3.1 – Plano Plurianual (PPA)	17
2.3.2 – Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO)	18
2.3.3 – Lei Orçamentária Anual (LOA)	19
3. PROGRAMA DE TRANSPORTE ESCOLAR	20
3.1 – Programa Nacional de Transporte Escolar (PNTE)	22
3.2 – Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar (PNATE)	22
3.2.1 – Acompanhamento e Controle Social do PNATE	23
3.2.2 – Itinerário do Veículo do Transporte Escolar	25
3.2.3 – Critérios para ser um motorista	26
4. HISTÓRIA DE BATURITÉ	27
4.1 – Economia de Baturité	28
4.2 – Educação de Baturité	28
5. METODOLOGIA	30
5.1 – Local da Pesquisa	32
5.2 – Tipo de Pesquisa	32
5.3 – Coleta dos Dados	32
6. RESULTADOS	33
7. CONSIDERAÇÕES FINAIS	42
8. CONCLUSÃO	45
9. REFERÊNCIAS	47
ANEXO 1 – ITINERÁRIO DOS MOTORISTAS	48
ANEXO 2 – QUESTIONÁRIO APLICADO AOS ALUNOS DA REDE MUNICIPAL DE ENSINO DE BATURITÉ-CE	50

INTRODUÇÃO

Antigamente as Prefeituras não seguiam nenhuma regra específica para aplicação dos recursos arrecadados pelos municípios, o que acabava prejudicando o crescimento e o desenvolvimento local e uns setores sofriam mais do que outros. Com objetivo de administrar de forma responsável às receitas e despesas, o orçamento público passou a ser uma forma de planejamento e controle dos gastos públicos.

O orçamento público possui a função de controlar as atividades financeiras do município e para que isto ocorra é necessário que sejam respeitados determinados princípios orçamentários no momento de elaborar a proposta orçamentária.

A necessidade de equação dos custos e da condução da gestão pública com eficiência, profissionalismo e transparência está sendo vista entre os administradores públicos como resultado de grandes mudanças no cenário de atuação das organizações públicas. Daí a enorme necessidade de se aprimorar a gestão de custos relacionados à produção desses serviços ganha importância (ENAP, 2001). Nessa papel a contabilidade pública tem papel fundamental.

A enorme exigência por parte da população, em relação aos gestores públicos, somada à nova realidade econômica e social que se apresenta, acaba impondo mudanças em como administrar. Para ter uma gestão mais transparente, ética, com mais responsabilidade e voltada a atender os direitos e as necessidades básicas dos cidadãos é essencial na administração pública para que futuramente exista um elo entre o gestor e a população.

É afirmar que administrar o patrimônio público não é uma tarefa fácil, principalmente quando se fala em custos públicos. O fundamental de tudo é que os administradores tenham conhecimento sobre quanto está saindo de seus ativos, para onde está indo esse dinheiro e com que eficiência ele está sendo gasto. Diante disso, ter conhecimento sobre os custos em uma entidade pública, é de extrema importância para que os gestores possam ter melhores condições em relação a tomada de decisões, saber o que fazer com o dinheiro público, e também para que a saúde financeira da entidade seja preservada.

Para Slomski (2003), a importância do tema custos no serviço público pode ser avaliada pelo crescente número de iniciativas governamentais nessa área em todo o mundo, na última década, e pelo espaço que o tema vem ganhando, na literatura especializada.

Diante dessa problemática surgiu o interesse em pesquisar e buscar alternativas que venham a agregar uma melhor forma dos custos com o transporte escolar municipal de Baturité, onde no término deste trabalho, espero ter contribuído com o setor responsável pelo orçamento público e pelo transporte escolar no município de Baturité, como uma fonte útil para consultas e novos estudos.

O trabalho em questão vai analisar e mostrar os custos com o transporte escolar no ano de 2019, no município de Baturité, no interior do Estado do Ceará. Visa verificar qual o tipo de serviço é o mais adequado, entre manter a frota própria ou terceirizar os serviços. Os valores apresentados serão reais de janeiro a dezembro de 2019.

Em relação à abordagem do problema é uma pesquisa qualitativa, e deixa claro que a relação aos objetivos é caracterizada por uma pesquisa descritiva, onde os procedimentos são realizados através de pesquisas bibliográficas, finalizando com procedimentos técnicos classificados como estudos de casos.

A monografia em si fica dividida da seguinte maneira: tem início com a introdução onde é abordado o problema da pesquisa e os objetivos. Na sequência vem o referencial teórico com abordagens sobre orçamento público, as leis orçamentárias, os programas de transporte escolar, um pouco da história do município em que a pesquisa é realizada com ênfase na economia e educação. Em seguida a metodologia citando o local da pesquisa em si, qual o tipo de pesquisa e a coleta dos dados. E por fim encerrando-se com os resultados apresentados.

1.1 PROBLEMA DE PESQUISA

Como realizar o transporte escolar com eficiência, segurança e economia. Esse um objeto de questionamento em várias prefeituras, e o principal motivo de tudo isso apontado

pelos órgãos de fiscalização, é o mau uso dos recursos públicos. Existem também em alguns municípios como é o caso de Baturité em que a dificuldade de adaptação é enorme devido à topografia de nosso território, cercado por serras que dificultam o acesso do transporte escolar do tipo e categoria obrigatórios, provocando assim um grande desgaste entre a população e os gestores.

1.2 OBJETIVO GERAL

O objetivo do trabalho foi realizar um levantamento dos custos que a Prefeitura de Baturité tem com duas rotas do transporte escolar rural próprio e duas rotas do transporte escolar rural terceirizado, realizando assim um comparativo de qual modalidade de transporte escolar seria a mais viável para o município.

1.3 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Fazer um levantamento junto à gestão pública que proporcione visualizar os custos com o transporte escolar rural próprio e o terceirizado. Quais as atribuições dos Programas Nacionais de Apoio ao Transporte Escolar. Analisar a situação do transporte, das condições geográficas e de acessibilidade do transporte escolar. Verificar e comparar os custos fixos e variáveis da frota própria do transporte escolar.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

Esse capítulo tem como tema principal o orçamento como instrumento de planejamento e controle, onde serão abordados os três instrumentos legais de acordo com o estabelecido na Constituição Federal de 1988: Plano Plurianual, Lei de Diretrizes Orçamentárias e Lei Orçamentária Anual. Em seguida será apresentada uma breve introdução em como surgiu o orçamento público. Logo a seguir uma ênfase na definição de orçamento público. Em seguida será abordado sobre os princípios orçamentários, o qual se divide em clássicos e tradicionais. Para finalizar será tratado sobre o PPA, LDO e LOA, bem como, suas definições e procedimentos legais que devem ser observados pelos Governos Federal, Estadual e Municipal.

2.1 SURGIMENTO DO ORÇAMENTO PÚBLICO

Segundo Gomes (2011), o orçamento surgiu na época de 1789 quando os revolucionários franceses o adotaram. Ele servia como instrumento de controle político do Parlamento sobre a Coroa.

Os princípios orçamentários foram repassados a outros povos existentes do outro restante do mundo. Após a revolução pernambucana e com a criação de vários impostos por D. João VI e somente em 1824 foi oficialmente estabelecido através da Constituição Federal daquele ano. Em 1967, o artigo 7º do Decreto-lei nº 200, definiu o orçamento público como um dos quatro instrumentos básicos do planejamento. De 1980 até a atualidade, o processo e a política orçamentária sofreram diversas alterações.

Na Constituição Federal de 1988 definiu-se o orçamento de modo mais detalhado. Optou-se por um modelo mais centralizado embasado em interpretações de que existiam falhas, com programações e despesas fora do orçamento. Dessa forma, foi definido um processo integrado de alocação de recursos, englobando as atividades de planejamento e orçamento, mediante a definição do Plano Plurianual (PPA), da Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) e da Lei de Orçamento Anual (LOA), todas amparadas no artigo 165 da Constituição Federal de 1988.

2.2 DEFINIÇÃO DE ORÇAMENTO PÚBLICO

De acordo com Cardin (2009), o orçamento público é uma lei de meios e sua elaboração prévia necessita ser votada pelo órgão de representação popular, o qual é responsável em fiscalizar o Executivo na arrecadação e aplicação dos recursos.

“O orçamento pode ser aceito como um acordo especial entre o Estado e o contribuinte, sob a mediação do parlamento, visto trata-se de um ato que materializa a origem e o montante dos recursos a serem obtidos, paralelamente à natureza e montante dos dispêndios a serem efetuados, por meio de atividades e projetos, que permitem a obtenção de objetivos e o atingimento de metas” (MATIAS-PEREIRA, 2010, p.282).

No orçamento é que são estabelecidas as regras, quem vai responder pelo pagamento das despesas, o valor arrecadado pelo governo, o que será feito e quais serão os beneficiários. O orçamento primeiramente passa pelo Poder Legislativo e se for aprovado transforma-se em lei. De acordo com Pereira (2010), o orçamento apresenta-se como o ato mais importante na vida de uma nação.

2.3 ORÇAMENTO PÚBLICO NO BRASIL

No Brasil a iniciativa das leis orçamentárias pertence à chefia do Poder Executivo e, portanto é apresentado pela Presidência da República em âmbito federal, pelos Governadores em âmbito estadual e distrital e pelos Prefeitos em âmbito municipal. Em tese, as leis orçamentárias devem ser propostas e debatidas antes do próximo exercício financeiro, quando iniciarão a sua vigência. Não obstante, a prática política tem demonstrado que, muitas vezes, as leis orçamentárias são aprovadas já no ano de sua vigência.

Existem três tipos de leis orçamentárias, conforme dispõe o art. 165 da Constituição Federal: o Plano Plurianual (PPA), a Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) e a Lei Orçamentária Anual (LOA). Embora sejam três tipos de lei só há um orçamento, contido na Lei Orçamentária Anual. As duas demais leis têm como principal função orientar o planejamento dos gastos à médio prazo (PPA) e adequar metas fiscais e financeiras de curto

prazo (LDO). A Lei orçamentária traz o orçamento em si, autorizando os gastos em atividades específicas.

2.3.1 PLANO PLURIANUAL (PPA)

No Brasil, previsto no artigo 165 da Constituição Federal e regulamentado pelo Decreto 2.829, de 29 de outubro de 1998, é um plano de médio prazo, que estabelece as diretrizes, objetivos e metas a serem seguidos pelo Governo Federal, Estadual ou Municipal ao longo de um período de quatro anos.

É aprovado por lei quadrienal, sujeita a prazos e ritos diferenciados de tramitação. Tem vigência do segundo ano de um mandato presidencial até o final do primeiro ano do mandato seguinte. Também prevê a atuação do Governo, durante o período mencionado, em programas de duração continuada já instituídos ou a instituir no médio prazo.

Com a adoção deste plano, tornou-se obrigatório o Governo planejar todas as suas ações e também seu orçamento de modo a não ferir as diretrizes nele contidas, somente devendo efetuar investimentos em programas estratégicos previstos na redação do PPA para o período vigente. Conforme a Constituição, também é sugerida que a iniciativa privada volte suas ações de desenvolvimento para as áreas abordadas pelo plano vigente.

O PPA é dividido em planos de ações, e cada plano deverá conter: objetivo, órgão do Governo responsável pela execução do projeto, valor, prazo de conclusão, fontes de financiamento, indicador que represente a situação que o plano visa alterar, necessidade de bens e serviços para a correta efetivação do previsto, ações não previstas no orçamento da União, regionalização do plano, etc.

Cada um desses planos (ou programas) será designado a uma unidade responsável competente, mesmo que durante a execução dos trabalhos várias unidades da esfera pública sejam envolvidas. Também será designado um gerente específico para cada ação prevista no Plano Plurianual, por determinação direta da Administração Pública Federal. O decreto que regulamentou o PPA prevê que sempre se deve buscar a integração das várias esferas do poder público (federal, estadual e municipal), e também destas com o setor privado.

A cada ano, será realizada uma avaliação do processo de andamento das medidas a serem desenvolvidas durante o período quadrienal, não só apresentando a situação atual dos programas, mas também sugerindo formas de evitar o desperdício de dinheiro público em ações não significativas. Sobre esta avaliação é que serão traçadas as bases para a elaboração do orçamento federal anual.

A avaliação anual poderá se utilizar de vários recursos para sua efetivação, inclusive de pesquisas de satisfação pública, quando viáveis. Embora teoricamente todos os projetos do PPA sejam importantes e necessários para o desenvolvimento socioeconômico do Brasil, dentro dele já são estabelecidos projetos que detêm de maior prioridade na sua realização.

Pode-se afirmar que o Plano Plurianual faz parte da política de descentralização do governo federal, que já é prevista na Constituição vigente. Nas diretrizes estabelecidas em cada plano, é fundamental a participação e apoio das demais esferas da administração pública, que sem dúvida têm mais conhecimento dos problemas e desafios que são necessários enfrentar para o desenvolvimento sustentável local.

2.3.2 LEI DE DIRETRIZES ORÇAMENTÁRIAS (LDO)

No Brasil, a **Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO)** tem como a principal finalidade orientar a elaboração dos orçamentos fiscais e da seguridade social e de investimento do Poder Público, incluindo os poderes Executivo, Legislativo e Judiciário e as empresas públicas e autarquias. Busca sintonizar a Lei Orçamentária Anual (LOA) com as diretrizes, objetivos e metas da administração pública, estabelecidas no Plano Plurianual. De acordo com o art. 165, § 2º da Constituição Federal, a LDO:

- compreenderá as metas e prioridades da administração pública, incluindo as despesas de capital para o exercício financeiro subsequente;
- orientará a elaboração da LOA;
- disporá sobre as alterações na legislação tributária;
- estabelecerá a política de aplicação das agências financeiras oficiais de fomento.

A iniciativa do projeto da LDO é exclusiva do chefe do Poder Executivo (no âmbito federal, o Presidente da República, por meio da Secretaria de Orçamento Federal). O projeto é, então encaminhado ao Congresso Nacional até o dia 15 de abril de cada ano, para aprovação.

O poder executivo deve encaminhar o projeto de lei de diretrizes orçamentárias até uma data limite, definida pela Lei Orgânica do Município. A Câmara dos vereadores tem um prazo para realizar a votação - que varia de cidade para cidade. Caso contrário, esta não poderá entrar em recesso.

De acordo com Andrade (2010), a Constituição Federal exige que dentre as diversas ações que visam à criação, expansão ou aperfeiçoamento da ação governamental, sejam selecionadas aquelas que serão incluídas na LOA ou executadas com precedência em relação às outras. Logo, somente as ações que geram um adicional, ou seja, que criam um bem ou produto novo precisa ser definido como prioritárias.

2.3.3 LEI ORÇAMENTÁRIA ANUAL (LOA)

É uma lei elaborada pelo Poder Executivo que estabelece as despesas e as receitas que serão realizadas no próximo ano. A Constituição determina que o Orçamento deve ser votado e aprovado até o final de cada ano (também chamado sessão legislativa). Cabe ao Presidente da República enviar ao Congresso Nacional o Plano plurianual, o projeto de Lei de Diretrizes Orçamentárias e as propostas de orçamento previstas nesta Constituição.

A Lei Orçamentária Anual estima as receitas e fixa as despesas do Governo para ano subsequente. Se durante o exercício financeiro houver necessidade de realização de despesas acima do limite que está previsto na Lei, o Poder Executivo emite medida provisória, submetendo-a a aprovação do Congresso Nacional solicitando créditos especiais ou suplementares, ou nos casos especiais, como: guerra, calamidade, comoção internas, dentre outros, emite créditos extraordinários, sem autorização prévia do legislativo, apenas anuência posterior. No caso dos créditos suplementares, estes podem ser solicitados através da própria LOA.

Por outro lado, a necessidade de contenção dos gastos obriga o Poder Executivo muitas vezes a editar Decretos com limites orçamentários e financeiros para o gasto, abaixo dos limites autorizados pelo Congresso. São os intitulados Decretos de Contingenciamento, que limitam as despesas abaixo dos limites aprovados na lei orçamentária.

O Orçamento anual visa concretizar os objetivos e metas propostas no Plano Plurianual (PPA), segundo as diretrizes estabelecidas pela Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO).

A Lei Orçamentária Anual compreenderá:

- o orçamento fiscal referente aos Poderes da União, seus fundos, órgãos e entidades da administração direta e indireta, inclusive fundações instituídas e mantidas pelo Poder Público, e estatais chamadas de dependentes(deficitárias).
- o orçamento de investimento das empresas em que a União, direta ou indiretamente, detenha a maioria do capital social com direito a voto;
- o orçamento da seguridade social, abrangendo todas as entidades e órgãos a ela vinculados, da administração direta ou indireta, bem como os fundos e fundações instituídos e mantidos pelo Poder Público.

3. PROGRAMA DE TRANSPORTE ESCOLAR

A partir desse capítulo faremos uma breve introdução sobre o Programa Nacional de Transporte Escolar (PNATE), o qual juntamente com mais dois programas, sendo eles: o Programa Nacional de Transporte Escolar (PNTE) e o Programa Caminho da Escola que proporcionam aos alunos residentes na zona rural e urbana, desde que atendidos os critérios de cada um deles, serem beneficiados com o uso gratuito do transporte escolar. Para que os programas citados funcionem é necessário um acompanhamento e controle que ocorre através da criação dos conselhos. Identificar-se-á quais as atribuições e responsabilidades desses conselhos e também das comissões, bem como, quais as responsabilidades dos motoristas e dos alunos.

Foi criado pela Lei nº 10.880 de 09 de junho de 2004, o Programa Nacional de Transporte Escolar, garante o repasse automático, em caráter suplementar, de recursos para custear despesas com manutenção de veículos ou de serviços terceirizados destinados ao transporte escolar nas redes de ensino público estadual e municipal.

O repasse dos recursos, feito pelo Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE) autarquia vinculada ao Ministério da Educação, considera para cálculo dos valores o número de alunos informado no Censo Escolar do ano anterior, a posição do município na linha de pobreza e, após 2008, o Índice de Desenvolvimento da Educação Básica (IDEB), conforme determina o Plano de Desenvolvimento da Educação (PDE).

De acordo com a Cartilha Formação pela Escola (2008), o Governo Federal colocou em prática a política do transporte escolar por meio de três programas: o Programa Nacional de Transporte Escolar (PNTE), o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (Pnate) e o Programa Caminho da Escola, que oferecem assistência financeira para o transporte diário dos alunos que cumpram as seguintes condições:

➤ **PNTE**

- ✓ Ser portador de necessidades educacionais especiais;
- ✓ Ser residente tanto em área rural quanto urbana;
- ✓ Ser atendido por entidades sem fins lucrativos, mantenedoras de escolas especializadas do ensino fundamental.

➤ **PNATE**

- ✓ Estar matriculado no ensino fundamental público regular ou em cursos de educação de jovens e adultos (EJA) presencial, das redes municipal e estadual;
- ✓ Ser residente em área rural.

➤ **CAMINHO DA ESCOLA**

- ✓ Estar matriculado na educação básica das redes estadual e municipal;
- ✓ Ser residente na zona rural.

3.1 PROGRAMA NACIONAL DE TRANSPORTE ESCOLAR (PNTE)

Programa criado em 1993 pelo governo federal, tendo por finalidade facilitar o acesso e a permanência das crianças da área rural ao ensino fundamental público. Para tanto, têm sido transferidos recursos financeiros aos municípios para a aquisição de veículos automotores (terrestres ou fluviais) destinados ao transporte de escolares. O programa apoia a aquisição, para o ensino fundamental, de ônibus, microônibus, peruas e/ou embarcação.

O PNTE, gerenciado pelo Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE), teve a sua linha de atuação redefinida em 1995, uma vez que todos os recursos a ele alocados foram destinados aos municípios selecionados pelo Programa Comunidade Solidária. Em 1998, o PNTE amplia sua abrangência para além dos municípios já cadastrados junto à Comunidade Solidária, ao incorporar as localidades que programam ações vinculadas ao Programa Toda Criança na Escola.

De acordo com a Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (LDB), de 1996, fica garantido, como dever do Estado com a educação escolar pública, o atendimento ao educando, no ensino fundamental público, por meio de programas suplementares de transporte. O PNTE situa-se nesse contexto.

3.2 PROGRAMA NACIONAL DE APOIO AO TRANSPORTE ESCOLAR (PNATE)

Criado pela Lei nº 10.880, de 9 de junho de 2004, garante o repasse automático, em caráter suplementar, de recursos para custear despesas com manutenção de veículos ou de serviços terceirizados destinados ao transporte escolar nas redes de ensino público estadual e municipal.

O programa objetiva assegurar o acesso de estudantes residentes na área rural à rede pública de ensino, contribuindo para a redução da evasão escolar nessas comunidades. Até 2008, os repasses eram destinados apenas para atender a demanda do ensino fundamental.

Em 16 de junho de 2009, com a aprovação da Lei nº 11.947, o atendimento foi estendido aos estudantes da educação infantil (creches e pré-escolas) e do ensino médio.

O repasse dos recursos, feito pelo Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE) autarquia vinculada ao Ministério da Educação, considera para cálculo dos valores o número de alunos informado no Censo Escolar (Educacenso) do ano anterior, a posição do município na linha de pobreza e, após 2008, o Índice de Desenvolvimento da Educação Básica (Ideb), conforme determina o Plano de Desenvolvimento da Educação (PDE).

De acordo com consulta feita ao portal do FNDE no dia 18 março de 2020, em relação aos repasses feitos no ano de 2019 pelo Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar (PNATE), são os números abaixo:

		VALOR DO RECURSO
UNIÃO	BRASIL	R\$ 787.902.763,09
ESTADO	CEARÁ	R\$ 15.140.705,58
MUNICÍPIO	BATURITÉ	R\$ 195.461,04

Fonte: Portal FNDE – dados 2019

3.2.1 ACOMPANHAMENTO E CONTROLE SOCIAL DO PNATE

De acordo com a cartilha Formação pela Escola (2008), para que o dinheiro do Fundo de Desenvolvimento e Manutenção da Educação Básica e de Valorização dos Profissionais da Educação – FUNDEB chegue ao seu destino e sua aplicação no desenvolvimento do ensino, é estabelecido prazos, depósitos automáticos em contas específicas e a criação do Conselho de Acompanhamento e Controle Social – CACS, no âmbito da União, estados, DF e dos municípios. Como colocado na Lei do FUNDEB de nº 11.494, de 20 de junho de 2007, em seu artigo 24, a composição do Cacs em seus níveis federal, estadual, distrital e municipal ocorrerá conforme citado abaixo:

Âmbito dos Estados: composto por 12 (doze) membros no mínimo, sendo:

- a. 3 (três) representantes do poder executivo estadual, dos quais pelo menos 1 (um) do órgão estadual responsável pela educação básica;
- b. 2 (dois) representantes dos poderes executivos municipais;
- c. 1 (um) representante do conselho estadual de educação;
- d. 1 (um) representante da seccional da União Nacional dos Dirigentes Municipais de Educação – UNDIME;
- e. 1 (um) representante da seccional da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Educação – CNTE;
- f. 2 (dois) representantes dos pais de alunos da educação básica pública;
- g. 2 (dois) representantes dos estudantes da educação básica pública, 1 (um) dos quais indicado pela entidade estadual de estudantes secundaristas.

Âmbito no Distrito Federal: o Cacs (FUNDEB), no mínimo 9 (nove) membros:

- a. 3 (três) representantes do poder executivo distrital, dos quais pelo menos 1 (um) do órgão distrital responsável pela educação básica;
- b. 1 (um) representante do conselho distrital de educação;
- c. 1 (um) representante da seccional da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Educação – CNTE;
- d. 2 (dois) representantes dos pais de alunos da educação básica pública;
- e. 2 (dois) representantes dos estudantes da educação básica pública, 1 (um) dos quais indicado pela entidade estadual de estudantes secundaristas.

Âmbito nos municípios: a composição mínima desse conselho é de 9 (nove) membros, sendo:

- a. 2 (dois) representantes do poder executivo municipal, dos quais pelo menos 1 (um) da secretaria municipal de educação ou órgão educacional equivalente;
- b. 1 (um) representante dos professores da educação básica pública;
- c. 1 (um) representante dos diretores das escolas básicas públicas;
- d. 1 (um) representante dos servidores técnico-administrativos das escolas básicas públicas;
- e. 2 (dois) representantes dos pais de alunos da educação básica pública;

f. 2 (dois) representantes dos estudantes da educação básica pública, um dos quais indicado pela entidade de estudantes secundaristas.

3.2.2 ITINERÁRIO DO VEÍCULO DO TRANSPORTE ESCOLAR

Um dos aspectos mais importantes no planejamento do transporte escolar rural é a roteirização, ou seja, a descrição detalhada do itinerário da viagem direcionamento os veículos pelas vias da rede considerando os pontos de parada ou coleta. Como responsáveis pela efetivação do serviço, os gestores precisam tomar conhecimento de todas as questões que envolvem a definição do itinerário, que deve priorizar o atendimento aos estudantes com os recursos disponíveis.

Existem métodos científicos que visam resolver o problema da definição das rotas, buscando o máximo aproveitamento da frota e da equipe. Há várias particularidades que precisam ser consideradas na definição das rotas, sendo que a responsabilidade também é dos gestores, como: tempo máximo de permanência dos estudantes no transporte escolar, que é de 2h30min, de acordo com o Manual de metodologia para Gestão do Transporte Escolar Público; pontos de coleta e paradas dos veículos ou embarcações devem ser suficientemente perto das residências dos escolares; capacidade dos veículos deve atender a demanda em cada rota; estado de conservação das vias, que, no meio rural, não facilita o deslocamento; oferta do serviço em turnos sequenciais, como matutino e vespertino, se não for bem planejado, pode impossibilitar que a frota atenda a demanda.

As crianças não devem percorrer caminhadas acima de 2 ou 3 quilômetros até o ponto do transporte escolar, os itinerários devem ser fixados de acordo com a localização da residência. O percurso entre residência e escola do aluno transportado deve obedecer aos seguintes critérios:

- Crianças com até 8 (oito) anos – 30 minutos,
- Crianças com mais de 8 (oito) anos – 60 minutos

Crianças transportadas em horário impróprio ou por longas distâncias tendem a ficar cansados e sem concentração em sala de aula.

3.2.3 CRITÉRIOS PARA SER UM MOTORISTA DE TRANSPORTE ESCOLAR

A Cartilha do Transporte Escolar (2005), afirma que o motorista deve seguir os seguintes critérios:

- Ser maior de 21 anos;
- Ser habilitado pelo Detran na Categoria D;
- Estar isento de qualquer infração gravíssima ou ser reincidente em infrações médias durante os últimos 12 meses;
- Ser aprovado em curso de especialização;
- Estar em dia com o exame toxicológico de larga janela de detecção.
- Se pilotar embarcações, deve ser habilitado na capitania dos Portos;
- Ter sido submetido a exames psicotécnico com aprovação especial para transporte de alunos;
- Possuir curso de formação de Condutor de Transporte Escolar.

Responsabilidade dos alunos:

- Ficar sentado enquanto o veículo estiver em movimento,
- Afivelar o cinto de segurança,
- Não falar com o motorista enquanto ele estiver dirigindo,
- Respeitar o monitor do veículo,
- Falar com os pais sobre o que acontece durante a viagem,
- Descer do veículo somente depois que ele parar totalmente,
- Estando em embarcações, manter-se sentado, com boia salva-vidas afivelada.

4. HISTÓRIA DE BATURITÉ

Região habitada por diversas etnias como os Potyguara, Jenipapo, Kanyndé, Choró e Quesito, recebeu a partir do século XVII diversas expedições militares e religiosas. Com a expulsão dos holandeses, a coroa portuguesa iniciou o processo de ocupação definitiva das terras cearenses, que se intensificou através da ocupação missionária pelos Jesuítas, a doação de sesmarias, busca de metais preciosos e a implantação da pecuária do Ceará.

Em 1755, Baturité, ou melhor, Missão de Nossa Senhora da Palma, surge nesse contexto como uma missão tendo como finalidade aldear os índios da região. Em 1759, com a expulsão dos Jesuítas, a missão foi elevada a condição de Vila com o nome de Monte-Mor o Novo d'América. Em 1791, nesta vila foi reunido aos Kanindé, Jenipapo, um contingente de índios oriundos de missões em conflitos, como: os Jucá da Vila de S. Mateus, os Paiacu da Vila de Monte-Mor-o-Velho e da Vila de Portalegre.

Por causa do clima ameno e da água em abundância, Baturité e outros municípios vizinhos serviram de refúgio para populações sertanejas de cidades como Canindé e Quixadá, que ali se abrigaram durante a Seca dos Três Setes (1777 a 1793). Um marco da presença católica no município é o grupo de igrejas, conventos e mosteiros que ainda resistem ao tempo e alguns deles convertidos em hospedarias nos dias atuais.

Em 1824, Manoel Felipe Castelo Branco trouxe do Pará para Baturité, mudas de café, fato que trouxe transformações na atividade econômica e vida social local.

Na metade do século XIX, Baturité tinha como principal atividade econômica a cultura do café, chegando na época a deter 2% de toda a produção brasileira. Há relatos de que o café de Baturité era um dos mais apreciados nas cafeterias francesas. Com o crescimento da cultura do café surge a necessidade de uma via mais rápida de escoamento da produção para o porto de Fortaleza, que era feita através das precárias estradas da época. Neste contexto, em 1870, um grupo de comerciantes lança a proposta de construir a primeira ferrovia no estado, constituindo juridicamente a Estrada de Ferro de Baturité e um porto em Fortaleza. Em 1882, é inaugurada a estação ferroviária de Baturité, pela qual o café foi

transportado diretamente ao Porto de Fortaleza. Em 1921, com a expansão da estrada de ferro, Baturité recebe mais uma estação ferroviária, mais precisamente no povoado do Açudinho (hoje Alfredo Dutra).

A cultura do café, entre 1870 até a superprodução e a superoferta de 1929, impulsiona a economia e a vida social de Baturité, bem com a modernização da cidade. A partir do início do século XX, Baturité vivenciou fortemente o movimento religioso da Ação Católica, principalmente com o vigário local Monsenhor Manoel Cândido e seu pupilo Ananias Arruda.

Atualmente o município de Baturité conta com apenas dois distritos: Candeia Boa Vista e Candeia São Sebastião.

4.1 ECONOMIA EM BATURITÉ

Atualmente a economia de Baturité baseia-se principalmente na exploração do setor terciário da economia (comércio e prestação de serviços), na extração vegetal e em culturas de algodão, banana, arroz, milho, feijão, café e cana-de-açúcar, porém, assim como na maioria dos municípios cearenses (com exceção do café), esta ainda é feita com técnicas agrícolas rudimentares fazendo com que o solo empobreça e a produção seja insignificante em termos nacionais. Ainda assim, Baturité se destaca na sua região sendo um importante centro consumidor e abrigando sede de muitas empresas regionais. Com um comércio forte, base da economia do município, a cidade vem conseguindo muitos avanços na qualidade de vida da população e na modernização da cidade.

Ainda é importante destacar o cultivo do café, que embora tenha diminuído muito após a crise de 29 e outras crises na economia brasileira, vem crescendo, atualmente, utilizando-se a técnica do cultivo sombreado e 100% orgânico. Esse tipo de cultivo fez com que o café baturiteense ganhasse destaque nacional e internacionalmente por ser um produto de alta qualidade e saudável.

4.2 EDUCAÇÃO EM BATURITÉ

De acordo com a Secretaria de Educação, o município de Baturité conta com os estabelecimentos de ensino relacionados abaixo:

TABELA 1 – ESCOLA PÚBLICAS MUNICIPAIS (ZONA RURAL)

	ESCOLAS	LOCALIDADE
1	EEFMUN PADRE ANCHIETA	JUCÁ DO JESUÍTAS
2	EEFMUN ANTÔNIO VICENTE FILHO	CORRENTES
3	EEFMUN CAPITÃO PORFÍRIO RODRIGUES DE SOUZA	CANDEIA SÃO SEBASTIÃO
4	EEFMUN EDUARDO TAVEIRA	SÍTIO LABIRINTO
5	EEFMUN EVANDRO VASCONCELOS HOLANDA	SÍTIO SÃO BENTO
6	EEFMUN FRANCISCO AIRTON AMORA VASCONCELOS	JORDÃO
7	EEFMUN MARIA DE LOURDES DA SILVEIRA	CANDEIA BOA VISTA
8	EEFMUN MARIA JOSÉ VIANA	AÇUDINHO DOS VIANAS
9	EEFMUN OSÓRIO JULIÃO	EVARISTO
10	EEFMUN PEDRO LOPES FILHO	OITICICA
11	EEFMUN SERRA PRETA	SERRA PRETA
12	EEFMUN VICENTE JUSCIER BERNARDINO DE OLIVEIRA	CHORÓ

Fonte: Secretaria da Educação de Baturité-CE

TABELA 2 - ESCOLAS PÚBLICAS MUNICIPAIS (ZONA URBANA)

	ESCOLAS	LOCALIDADE
1	EEFMUN CORONEL ESTEVÃO ALVES DA ROCHA	PUTIÚ

2	EEFMUN CRISTO REI	PUTIÚ
3	EEFMUN DIOMEDES MARINHO	LAGES
4	EEFMUN DOMINGOS SÁVIO	CENTRO
5	EEFMUN JOÃO LINO FILHO	CONJUNTO MARIA JOSÉ VIANA
6	EEFMUN LAURA VICUNÃ	MANGA
7	CEI MARIA LEIDIANE	MANGA
8	EEFMUN MONSENHOR MANOEL CÂNDIDO	MATRIZ
9	EEFMUN NAÇÕES UNIDAS	MONDEGO
10	CEI NOSSA SENHORA AUXILIADORA	PROURB
11	CEI ROCILDA GERMANO ARRUDA – CEI SANTA LUZIA	BEIRA RIO
12	CEI SÃO FRANCISCO	CONJUNTO SÃO FRANCISCO
13	EEFMUN VOVÓ GUILHERMINA	MUCUNÃ

Fonte: Secretaria da Educação de Baturité-CE

5. METODOLOGIA DA PESQUISA

O grande mistério em desvendar e elaborar um bom projeto de pesquisa consiste no medo que as pessoas têm, por achar que é algo complicado de ser feito. Antes de escolher o tipo de pesquisa, é importante que se tenha compreensão dos conceitos de metodologia científica, que servem como instrumento inicial para a elaboração de um trabalho científico.

A pesquisa é o processo formal e sistemático de desenvolvimento do Método científico e visa à produção de conhecimento novo (GIL, 2007, p. 42)

- Quanto aos objetivos é uma pesquisa do tipo descritiva;
- Quanto aos procedimentos é do tipo estudo de caso e pesquisa bibliográfica;
- Quanto a abordagem é do tipo qualitativa.

O município possui um total de 5 mil alunos cadastrados sendo eles das zonas urbana e rural de Baturité-CE. O questionário foi respondido por uma quantidade de 50 alunos, sendo 25 alunos da Escola Capitão Porfírio na zona rural e 25 alunos da Escola Domingos Sávio localizada na zona urbana. Os dados foram coletados no período compreendido entre 03 a 14 de fevereiro do ano de 2020.

O público alvo da pesquisa com os alunos da escola localizada na zona rural foram os alunos que utilizavam o transporte escolar. Os alunos escolhidos para responder o questionário foram alunos dos quintos e sextos anos e que eram os últimos alunos a serem entregues nas rotas. Já em relação aos alunos da escola da zona urbana foram relacionados também alunos dos quintos e sextos anos e que se deslocavam da zona rural para estudar na zona urbana, com o objetivo de detectarmos os pontos negativos e mediante a pesquisa expor e servir como base para futuras soluções. Durante o período de resolução dos questionários era a chegada da pandemia em nosso país e foi preciso se antecipar para que a coleta fosse realizada no tempo hábil.

Durante o trabalho, procurou-se demonstrar o estudo sobre o transporte escolar municipal de Baturité-CE entre quatro rotas: duas próprias e duas terceirizadas e que venha a esclarecer um amplo conhecimento sobre o assunto. Dessa forma, além de coletar, ordenar e classificar os dados coletados sobre os valores gastos pela prefeitura municipal de Baturité-CE no que tange ao transporte escolar municipal, procura-se fazer análise dos mesmos, e que venham a conhecer a população objeto deste estudo, bem como estabelecer relações entre as variáveis que a compõem, de forma que se possa atingir os resultados esperados.

Ainda em relação ao objetivo classifica-se essa pesquisa como sendo quantitativa. Esse tipo de pesquisa é caracterizado, segundo Beuren (2003, p. 92), “pelo emprego de instrumentos estatísticos, tanto na coleta, quanto no tratamento dos dados”. Foi uma pesquisa feita em questionários elaborados ao chefe do setor de compras e licitação e em relação à frota própria ao chefe do departamento de manutenção do transporte escolar.

Já em relação aos procedimentos técnicos, este estudo é classificado como um estudo de caso. De acordo com Gil (1999, p. 72), “o estudo de caso é caracterizado pelo estudo profundo e exaustivo de um ou de poucos objetos, de maneira a permitir o seu conhecimento

amplo e detalhado”. Para Triviños (1987, p. 110), “estes estudos têm por objetivo aprofundarem a descrição de determinada realidade”.

As informações para o cálculo do custo foram obtidos junto a Prefeitura. Já no setor contábil foram extraídos dados do Balancete da Despesa Orçamentária e do Balancete Contábil. Junto ao Departamento de Pessoal buscou-se informações com relação ao custo com mão de obra direta. Já no setor de licitações e contratos foram extraídas informações relacionadas ao valor contratado com as empresas terceirizadas para o Transporte Escolar.

5.1 LOCAL DA PESQUISA

É um município brasileiro do estado do Ceará. Localiza-se na microrregião de Baturité, mesorregião do Norte Cearense. Sua população estimada no último censo é de 33.326 habitantes que representa cerca de 0,38% da população do estado de Ceará tem relevo na sua grande parte montanhoso formado de maciços residuais e depressões sertanejas, tendo como a maior elevação localizado na serrota de São Francisco, cerca de 874 metros acima do nível do mar.

5.2 TIPO DE PESQUISA

Utilizou-se a pesquisa descritiva, bibliográfica, qualitativa com base em dados quantitativos, onde foram coletadas informações que interessavam ao estudo, com objetivo de analisar e compreender o tema proposto. Já pesquisa bibliográfica foi feita através de livros de autores especialistas na área, sites e artigos relacionados sobre o tema.

5.3 COLETA DOS DADOS

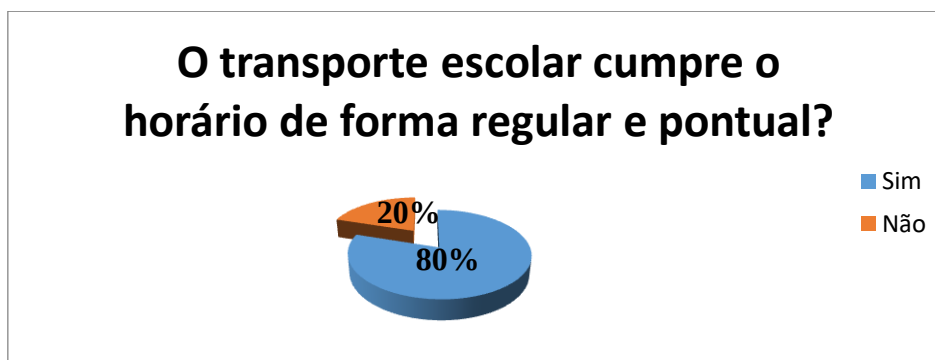
Foi uma pesquisa realizada através de questionários elaborados com perguntas fechadas e aplicadas aos usuários do transporte escolar da rede municipal de ensino nos dias 03 de fevereiro e 06 de março de 2020. Logo após o recolhimento dos questionários, eles foram colocados em gráficos que posteriormente foram analisados.

O método utilizado foi o de pesquisa de campo, onde foram entregues questionários aos alunos e realizadas três (03) entrevistas, onde as pessoas deram sua parcela de contribuição com sua experiência na área e envolvidas com o transporte escolar, tendo como finalidade a obtenção de informações capazes de identificarem as necessidades e opiniões dos mesmos, na busca por um referencial teórico, onde em seguida pudessem propor sugestões para melhorias no programa.

6. RESULTADOS

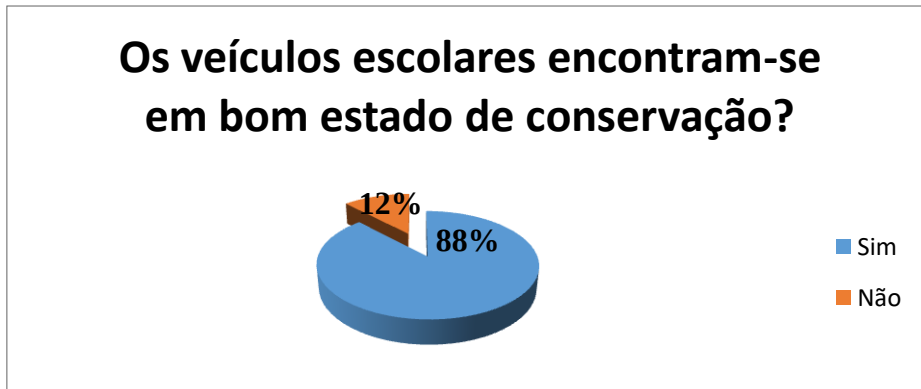
A análise dos dados foi feita após recolhimento dos formulários, os quais foram distribuídos aos alunos das escolas municipais de Baturité. O método foi por amostragem aleatória simples, onde uma população de cinquenta pessoas foi pesquisada de um público de 5000 alunos cadastrados como usuários do transporte escolar. A análise dos dados coletados mostrou os pontos positivos e quais os pontos podem ser melhorados, conforme representação gráfica apresentada nas páginas abaixo deste trabalho.

Gráfico 01



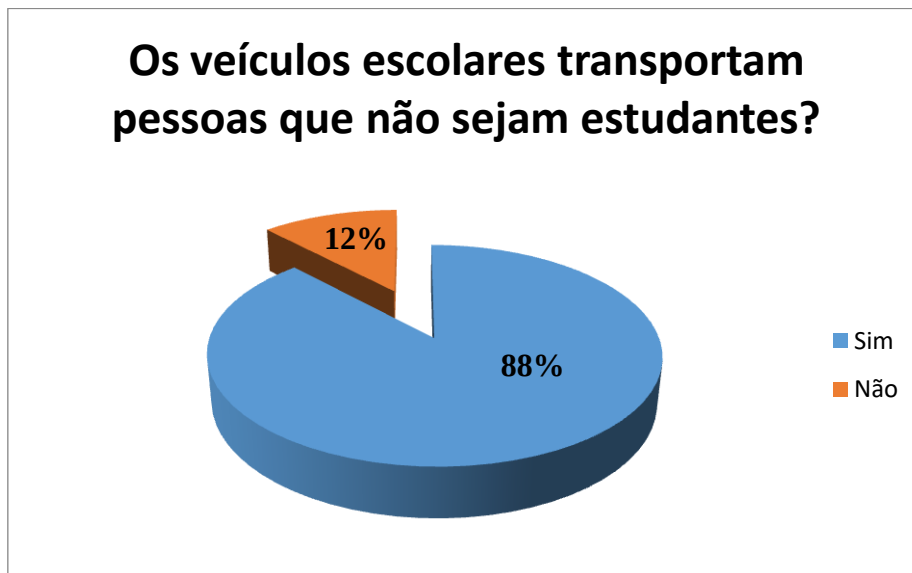
Fonte: com base na pesquisa de campo do autor.

De acordo com o gráfico 01, fica claro que ainda é preciso melhorar bastante a regularidade e a pontualidade dos veículos. Sabe-se ainda que faltas e atrasos sempre serão prejudiciais ao desenvolvimento escolar, e que a grande preocupação dos pais em relação as faltas é a perda do benefício do bolsa família.

Gráfico 02

Fonte: com base na pesquisa de campo do autor.

De acordo com o gráfico 02, 88% dos entrevistados os veículos estão em bom estado de conservação, mas ainda é preciso atingir os outros 12%.

Gráfico 03

Fonte: com base na pesquisa de campo do autor

De acordo com o gráfico 03, os dados acima comprovam que os veículos do programa de transporte escolar transportam outras pessoas que não são estudantes, ou seja, é uma irregularidade, pois o transporte apenas pode atender os alunos matriculados no ensino infantil e fundamental da rede municipal de ensino, pois o município de Baturité atualmente não é responsável pela gerência do transporte do ensino médio, ficando assim responsável por essa gerência o governo do Estado através da Crede 08., no município de Baturité-CE.

A sugestão para solucionar este problema é formar uma comissão com a finalidade de fiscalizar as rotas, uma vez que existe a comissão apenas para fiscalização da aplicação dos recursos.

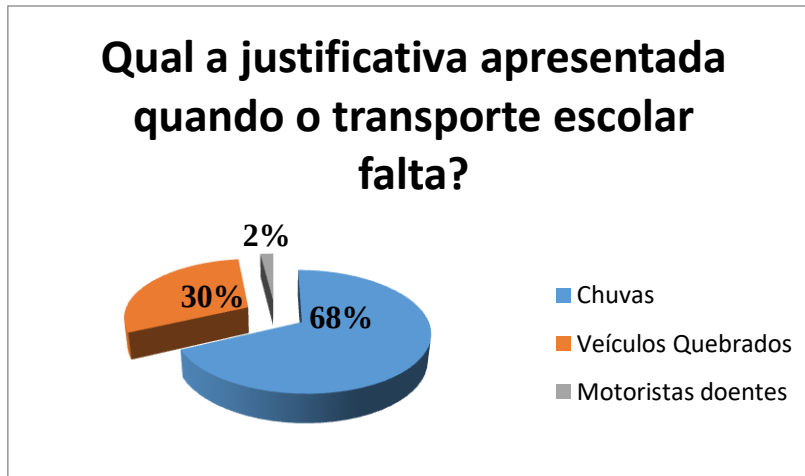
Gráfico 04



Fonte: com base na pesquisa de campo do autor

De acordo como gráfico 04, a quantidade de entrevistados, 68% afirmam não possuir outro meio de chegar à escola, senão através do transporte do escolar, fato que comprova a importância da criação deste programa. A ausência do transporte escolar não pode ser um empecilho para que alunos residentes principalmente na zona rural fiquem sem acesso as unidades de ensino. Um serviço de transporte de qualidade é capaz de gerar benefícios, como a redução da evasão escolar e a maior permanência nos estabelecimentos de ensino por parte desses alunos.

Gráfico 05



Fonte: com base na pesquisa de campo do autor

De acordo com o gráfico 05, o principal motivo das faltas é a chuva, o que podemos concluir que existem dificuldades de se trafegar nas estradas do município. 30% afirmaram que é ônibus quebrado, problema este que pode ser amenizado com a manutenção dos veículos em dia, também seria muito importante haver um veículo reserva para evitar o comprometimento do aluno, o que geralmente não existe no município.

Gráfico 06



Fonte: Com base na pesquisa de campo do autor

De acordo com o gráfico 06, em consequência da falta do transporte em alguns dias do ano letivo, muitos alunos foram prejudicados em sua vida escolar conforme 24% dos usuários

pesquisados, fato que precisa mais atenção por parte das prefeituras, visto que, esse problema envolve outros setores como a questão das estradas mal conservadas.

Para o trabalho foram utilizadas quatro rotas do transporte escolar, sendo duas rotas próprias e duas terceirizadas. Os valores referentes aos veículos terceirizados foram repassados pelo setor de licitação do município. Já em relação aos valores gastos com os veículos próprios, estes foram disponibilizados pelo setor de transporte da secretaria da educação de Baturité.

A primeira rota terceirizada é a de número 10, realizada por um veículo tipo Kombi, que comporta 15 passageiros com o seguinte itinerário: Olho D'água – Candeia Boa Vista – Escola Maria de Lourdes da Silveira, nesta o veículo faz o percurso nos dois turnos, percorrendo um total de 16,4 km por dia.

A segunda rota terceirizada é a de número 03, realizada por um veículo tipo ônibus, que comporta 35 passageiros com o seguinte itinerário: Mucunã - Açudinho - São Raimundo - Açudinho Viana – Mucunã do Jacó - Manga Açudinho - Putiú – Escola Estevão Alves da Rocha, nesta o veículo faz um percurso também nos dois turnos, percorrendo um total de 100 km por dia.

As rotas de veículos próprios são as de números 01 e 06. A rota de número 01 é realizada por um veículo tipo microônibus, que comporta 31 alunos, com o seguinte itinerário: Serra Preta – Escola Domingos Sávio – Coió de Baixo – Alto Alegre – Conjunto Maria José Viana – Escola João Lino Filho, nesta o veículo faz o percurso em dois turnos, percorrendo um total de 58 km por dia.

A segunda rota própria é a de número 06, realizada por um veículo tipo ônibus, que comporta 60 alunos, com o seguinte itinerário: Coió de Baixo – Coió do Meio – Coió de Cima – Alto Alegre – Centro – Escola Domingos Sávio, nesta o veículo faz um percurso também nos dois turnos percorrendo um total de 80 km por dia.

O ônibus da rota 03 que tem uma maior quantidade de km rodado dia, percorrendo 100 km por dia, enquanto a Kombi é apenas 16,4 km por dia, onde ao final do ano a Kombi

percorre 3.280 km, enquanto que o ônibus percorre 20.000 km. De acordo com os dados também verificou-se que a Kombi apresenta um custo unitário de R\$ 4,40 por km e com percurso final de 3.280 km, significando assim que a prefeitura paga o valor de R\$ 14.432,00 após o final do ano letivo. Quanto ao ônibus o custo do valor em km é de R\$ 4,20, com um percurso total de 20.000 km, sendo pago ao final do ano letivo a quantia de R\$ 84.000,00.

Os custos fixos que a prefeitura desembolsará com o microônibus são divididos em duas formas, custo com manutenção correspondendo ao custo variável e custo com pessoal correspondente ao custo fixo. O custo fixo também é composto pela depreciação, seguro do casco, vistoria e DPVAT. Já os custos variáveis incluem o combustível e toda a manutenção necessária, seja ela elétrica ou mecânica.

Os valores das rotas terceirizadas foram encontrados junto ao setor de compras e licitação da prefeitura e são apresentados na tabela 3.

Tabela 3 - Custo do transporte terceirizado

Rota	10	03
Dias letivo	200	200
Km/dia	16,4	100
Km/ano	3.280	20.000
Custo por km	4,40	4,20
Custo por ano	14.432,00	84.000,00

Fonte: Elaborado mediante dados fornecidos pela prefeitura.

Os custos fixos do microônibus são apresentados na tabela 4:

Tabela 4 - Custo fixo do transporte escolar próprio – microônibus**1 - COMPOSIÇÃO DO PREÇO FIXO**

Custo Fixo	Total
Depreciação	R\$ 3.950,00
Seguro do Casco	R\$ 799,58
Vistoria	R\$ 150,00
DPVAT	R\$ 246,48
Custo de Oportunidade	R\$ 2.554,00
Custo Fixo do Veículo	R\$ 7.872,36
Custo Fixo com pessoal	R\$ 14.973,15
Salários	R\$ 24.000,00
Encargos Sociais e Trabalhistas	R\$ 2.722,55
Previdência 19,9% sobre salários	R\$ 1.833,54
FASERV 6%	R\$ 544,09
1/3 Férias	R\$ 666,67
Previdência 19,9% sobre 1/3 férias	R\$ 48,41
13º Salário	R\$ 2.000,00
Previdência 19,9% sobre 13º Salário	R\$ 154,02
Férias Prêmio 60% ano	R\$ 483,57
Previdência 19,9% sobre Férias Prêmio	R\$ 88,84
Vale Alimentação	R\$ 2.320,00
CUSTO FIXO TOTAL DO VEÍCULO	R\$ 65.407,26

Fonte: Elaborado mediante dados fornecidos pela prefeitura.

Tabela 5 - Custo fixo do transporte escolar próprio – ônibus**1 - COMPOSIÇÃO DO PREÇO FIXO**

Custo Fixo	Total
Depreciação	R\$ 22.000,00
Seguro do Casco	R\$ 865,85
Vistoria	R\$ 180,00
Documentação Veículo	R\$ 246,48
Custo de Oportunidade	R\$ 13.100,00
Custo Fixo do Veículo	R\$ 33.989,13

Custo Fixo	R\$ 18.017,23
Salário Motorista	R\$ 24.000,00
Encargos Sociais e Trabalhistas	R\$ 3.050,00
Previdência 19,9% sobre salários	R\$ 2.640,00
FASERV 6%	R\$ 688,45
1/3 Férias	R\$ 666,67
Previdência 19,9% sobre 1/3 férias	R\$ 58,74
13º Salário	R\$ 2.000,00
Previdência 19,9% sobre 13º Salário	R\$ 169,96
Férias Prêmio 60% ano	R\$ 512,44
Previdência 19,9% sobre Férias Prêmio	R\$ 101,97
Vale Alimentação	R\$ 2.160,00
CUSTO FIXO TOTAL DO VEÍCULO	R\$ 124.746,92

Fonte: Elaborado mediante dados fornecidos pela prefeitura.

Tabela 6 – Dias letivos até 28 de junho de 2019 e a quantidade de dias letivos do dia 01 de agosto de 2019 a 23 de dezembro de 2019

Total de Dias Letivos	200
Dias Letivos até 28 de Junho de 2019	102
Dias Letivos de 01 de Agosto até 23 de Dezembro de 2019	98

Fonte: Elaborado mediante dados fornecidos pela prefeitura.

Tabela 7 - Custo variável do transporte escolar próprio - microônibus

2 - COMPOSIÇÃO DE CUSTO VARIÁVEL/KM

Combustível	11.520,00
Peças	36.000,00

Serviços Mecânicos	42.000,00
Pneus	9.600,00
TOTAL	99.120,00

Fonte: Elaborado mediante dados fornecidos pela prefeitura.

Tabela 8 - Custo variável do transporte escolar próprio – ônibus

2 - COMPOSIÇÃO DE CUSTO VARIÁVEL

Combustível	19.200,00
Peças	60.000,00
Serviços Mecânicos	52.000,00
Pneus	13.200,00
TOTAL	144.400,00

Fonte: Elaborado mediante dados fornecidos pela prefeitura.

Dessa forma, fica claro após o estudo que envolveu dois tipos de modalidades de veículos, que é mais vantajoso para o município a terceirização do transporte escolar. De acordo com os resultados apurados no trabalho é possível aos administradores do município de Baturité-Ce adotarem medidas que venham a diminuir os gastos com o transporte escolar, podendo com isso direcionar recursos para outros segmentos da educação no município.

Em se tratando da questão geográfica o município de Baturité possui um relevo bastante acidentado, o que dificulta as rotas realizadas na zona rural, e para isso o setor de transporte escolar da secretaria de educação firmou uma parceria com o a secretaria de infraestrutura do município com o propósito de melhorar a trafegabilidade dos veículos principalmente estradas carroçáveis em que trafegam veículos escolares, começando pela roço das estradas a recuperação de buracos.

Já em relação à questão da acessibilidade o município deixa muito a desejar apesar de todos possuírem cadeiras de rodas, apenas um veículo possui acessibilidade em si tratado de

elevador veicular, e devido a inadimplência do município a gestão vê bastante dificuldades em adquirir novos veículos.

7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O trabalho teve como objetivo geral realizar um levantamento dos custos que a Prefeitura de Baturité tem com duas rotas do transporte escolar rural próprio e duas rotas do transporte escolar rural terceirizado, realizando assim um comparativo de qual modalidade de transporte escolar seria a mais viável para o município. E o objetivo geral foi alcançando ficando comprovado que o transporte escolar terceirizado é bem menos oneroso para os cofres públicos no município de Baturité-CE de acordo com a pesquisa e os dados apresentados durante o trabalho.

Em relação ao primeiro objetivo específico seria fazer um levantamento junto a gestão pública que proporcionasse visualizar os custos com o transporte escolar rotas próprias e o terceirizado. De acordo com a pesquisa esse levantamento foi feito junto ao setor de licitação da prefeitura e o setor de transporte escolar da secretaria da educação, onde todos os custos foram fornecidos pelos setores responsáveis, onde em seguida foram feitas as análises chegando à conclusão de que o transporte escolar terceirizado seria o mais viável para o município de Baturité-CE.

O segundo objetivo específico trata das atribuições dos programas nacionais de apoio ao transporte escolar que são os seguintes: PNTE (Programa Nacional de Transporte Escolar) que atende alunos com necessidades especiais e alunos residentes das áreas urbana e rural; o PNATE (Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar) atende somente alunos da zona rural que estejam matriculados no ensino fundamental público regular ou em cursos de educação de jovens e adultos (EJA) presencial, das redes municipal e estadual; e o Programa Caminhos da Escola que atende somente alunos da zona rural devidamente matriculado na educação básica das redes estadual e municipal.

O terceiro objetivo específico trata de analisar a situação do transporte escolar, das condições geográficas e de acessibilidade. A situação do transporte em si, foi analisada

através de questionários enviados a quatro escolas do município, sendo duas da zona rural e duas da zona urbana, e no questionário foram abordadas as questões de segurança dos veículos, os itens obrigatórios, a questão da falta de manutenção dos veículos que levam a provocar quebras durante os dias letivos prejudicando os alunos. A questão geográfica foi citada e o setor de transporte escolar realizou uma parceria com a secretaria de infraestrutura com o objetivo de melhorar as condições das estradas carroçáveis onde trafegam veículos escolares. Em relação a acessibilidade os veículos próprios possuem cadeiras de rodas e apenas um deles possui o elevador, já os veículos terceirizados nenhum deles possuem cadeiras e nem elevadores. O setor de transporte juntamente com a secretaria de educação informou que estavam tomando as providências para melhorarem esse item obrigatório e tão importante para o aluno especial.

O quarto objetivo específico foi verificar e comparar os custos fixos e variáveis da frota própria. Os dados foram coletados juntos aos setores responsáveis, em seguida feito uma análise e chegou-se a conclusão que os valores empregados para manter a frota própria no município de Baturité-CE eram bastante altos, e com veículos sucateados por gestões passadas onde a manutenção era muito precária.

A cada dia os custos tem se tornado o foco principal entre os administradores, sejam eles públicos ou privados, e pessoas relacionadas à área de gestão organizacional. A maior parte dos estudos, em sua grande maioria resultantes de aplicações práticas, o que se observa é uma presença significativa de informações ligadas ao desempenho dos custos entre aquelas compreendidas como as mais importantes no cenário decisório, principal característica em níveis estratégicos.

A Constituição Federal de 1998, através do artigo 37, conscientiza o gestor da necessidade de apuração dos custos e de condução da administração pública com eficiência, profissionalismo e transparência, através dos princípios da administração pública, como: publicidade e eficiência, consolidando-se assim entre os administradores públicos, como resultado de grandes mudanças no cenário de atuação das organizações públicas. Daí, a necessidade de se aprimorar a gestão de custos relacionados à produção desses serviços ganha importância.

É através do sistema de transporte escolar que os alunos moradores de zonas rurais ou afastadas, tem acesso à educação com condições igualitárias aos dos moradores da zona urbana. Por se tratar de um sistema que exige grande quantidade de recursos, seus custos merecem destaque, principalmente na questão da prestação de contas.

Diante do exposto, o presente trabalho buscou contribuir para a discussão do transporte escolar em Baturité-CE, usando elementos importantes das ações sociais do município para o desenvolvimento de políticas, gerando assim conhecimento para o setor público em relação aos custos com o transporte escolar.

O trabalho demonstrou os custos que a prefeitura de Baturité-CE disponibilizou, no ano de 2019, com duas rotas terceirizadas e os custos de duas rotas do transporte escolar realizada com veículo próprio. Com este estudo que envolveu duas modalidades de veículos, chegou-se a conclusão de que é mais vantajoso para o município a terceirização do transporte escolar. Com os resultados apurados no trabalho é possível aos administradores do município de Baturité-CE adotarem medidas que venham a diminuir os gastos com o transporte escolar, podendo assim direcionarem mais recursos para outras áreas prioritárias dentro da educação.

Como o trabalho apresentado mostrou que o transporte terceirizado sai bem mais em conta para os cofres públicos, diante desse trabalho abre margem para uma pesquisa mais aprofunda de uma questão bastante interessante que são os editais de licitação para contratação do transporte escolar, onde as regras para participar de pregões de licitações do transporte escolar poderiam ser bem mais rígidas, coibindo assim, desde o início práticas que fogem da realidade do que deveria ser posto em prática.

8. CONCLUSÃO

O objetivo principal do trabalho foi identificar como o orçamento público atende a quantidade de alunos no transporte escolar no município de Baturité-CE e para chegar a uma resposta foi necessário pesquisar as fontes de recursos do orçamento municipal para o transporte escolar.

Concluiu-se que o Governo Federal através do Pnate é o órgão responsável pelo repasse do transporte escolar da rede pública municipal de ensino, os quais atendem no momento a todos os alunos matriculados e cadastrados nos Programas citados.

Na pesquisa realizada junto aos alunos do ensino fundamental, ficou evidente que o município, embora atenda a todos os alunos com direito ao uso do transporte escolar, ainda encontra dificuldades em realizar os serviços com qualidade e segurança, devido a vários problemas como atrasos, faltas, ônibus desconfortáveis e vias de difícil acesso, principalmente nos dias de chuva, deixando os usuários descontentes. Outro fator muito importante e que pesa muito é a questão do não cumprimento do contrato de empresas que prestam o serviço, pois a maioria não possuem veículos próprios e acabam locando de terceiros, veículos estes sem a menor condição de tráfego, muitas vezes veículos indicados por políticos da comunidade e por mais que a prefeitura fiscalize os serviços acaba tornando-se um problema surreal, acarretando assim enormes problemas para que o administre.

A sugestão para solucionar os problemas acima ou pelo menos amenizá-los é que os Poderes Executivos bem como seus gestores se unam num mesmo objetivo em busca de recursos junto a outros setores interligados, como é o caso do setor de transportes para melhorar as condições das vias trafegadas e a Prefeitura adquirirem pelo menos um veículo reserva. Fazer com que as empresas cumpram a risca o contrato, e que nenhuma rota tenha interferência ou indicações políticas.

Baturité-CE é um município não contemplado com grandes indústrias, em consequência não é capaz de oferecer emprego e renda suficientes para atender aos anseios básicos da população, dessa forma, o Poder Executivo precisa angariar recursos que venham a

amenizar toda essa problemática e o Programa do Transporte Escolar é um dos meios para que a população seja atendida.

Concluindo assim, que o Programa do Transporte Escolar é uma forma de complementar o orçamento público, visto que este, somente com a arrecadação do município não consegue preencher a todas as carências das diversas secretarias, ficando comprovado que o orçamento por si só, não sustenta o município.

Foi um trabalho de grande importância acadêmica, que no primeiro momento parecia extremamente difícil, mas através de pesquisas e de orientações recebidas, adquiriu-se a confiança necessária para que fosse possível a sua conclusão.

A importância deste trabalho para o município será fundamental para que os gestores responsáveis pelo orçamento público e transporte escolar possam conhecer melhor as dificuldades dos usuários, e a partir daí, realizarem um trabalho de melhoria em torno do Programa e de seus desdobramentos.

Acredita-se que o resultado do estudo venha a contribuir bastante para futuros estudos na área de custos na administração pública municipal, principalmente no setor de transporte escolar, ressaltando com isso, a importância dos sistemas de custos como ferramenta informacional para a tomada de decisão em todos os setores.

9. REFERÊNCIAS

ALONSO, Marcos. Custos no serviço público. Revista do Serviço Público. Ano 50, n. 1, p.37-63, 1999.

ANDRADE, Nilton de Aquino; et al. **Planejamento governamental para municípios: plano plurianual, lei de diretrizes orçamentária e lei orçamentária anual**. 2. ed. 2. reimpr. São Paulo: Atlas, 2010.

ARAÚJO, Inaldo da Paixão Santos, ARRUDA, Daniel Gomes. **Contabilidade Pública: da teoria à prática – atualizado conforme a Lei de Responsabilidade Fiscal**. São Paulo: Saraiva, 2004.

BRASIL. Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil, art. 165§5º; art. 84 XXIII. Brasília, DF: Senado Federal, 1988.

CARTILHA, **Programas de Transporte do Escolar**: Brasília: MEC,FNDE,SEED, 2008. (Formação pela Escola).

GIL, Antonio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 5. ed. São Paulo: Atlas,1999.

HOLANDA, Victor Brando de; LATTMAN-WELTMAN, Fernando; GUIMARÃES, Fabrícia. **Sistema de informação de custos na administração pública federal: Uma política de Estado**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2010.

KOHAMA, Heilio. **Contabilidade pública: teoria e prática**. 8. ed. São Paulo: Atlas, 2001.

LEONE, George Sebastião Guerra. **Custos: planejamento, implantação e controle**. 3. ed. São Paulo: Atlas, 2000.

LONGARAY, André Andrade; BEUREN, Ilse Maria. **Como elaborar trabalhos monográficos em contabilidade: teoria e prática**. São Paulo: Atlas, 2003.

ANEXO I

ITINERÁRIO DOS MOTORISTAS

Conforme informações do setor de transporte escolar do município de Baturité-CE, os motoristas realizam os percursos abaixo discriminados:

- **Kombi – Rota 10 (Terceirizada)**

Traz para manhã e devolve às 11 horas: Sítio Olho D'água / Candeia Boa Vista.

Escola: Maria de Lourdes da Silveira.

Traz para a tarde e devolve às 17 horas: Sítio Olho D'água / Candeia Boa Vista.

Escola: Maria de Lourdes da Silveira.

- **Ônibus – Rota 03 (Terceirizada)**

Traz para a manhã e devolve às 11 horas: Mucunã / Açudinho / São Raimundo / Açudinho Viana / Mucunã do Jacó / Manga Açudinho / Putiú

Traz para a tarde e devolve às 17 horas: Mucunã / Açudinho / São Raimundo / Açudinho Viana / Mucunã do Jacó / Manga Açudinho / Putiú

Escola: Vovó Guilhermina / Estevão Alves da Rocha / Betel (Anexo da Estevão Alves da Rocha)

- **Microônibus – Rota 01 (Veículo Próprio)**

Traz para a manhã e devolve às 11 horas: Serra Preta – Centro – Putiú - Coió de Baixo – Alto Alegre – Conjunto Maria José Viana.

Traz para a tarde e devolve às 17 horas: Centro – Putiú - Coió de Baixo – Alto Alegre – Conjunto Maria José Viana.

Escolas: Domingos Sávio / Cristo Rei / João Lino Filho.

- **Ônibus – Rota 06 (Veículo Próprio)**

Traz para a manhã e devolve às 11 horas: Coió de Baixo / Coió do Meio / Coió de Cima / Putiú / Alto Alegre / Centro.

Traz para a tarde e devolve às 17 horas: Coió de Baixo / Coió do Meio / Coió de Cima / Putiú / Alto Alegre / Centro.

Escolas: João Lino Filho / Betel (Anexo da Estevão Alves da Rocha) / Estevão Alves da Rocha / Cristo Rei / Domingos Sávio.

ANEXO II

Questionário Aplicado aos alunos da rede municipal de ensino do município de Baturité-CE

- 1) O Transporte Escola cumpre o horário de forma regular e pontual?
- 2) Os veículos escolares encontram-se em bom estado de conservação?
- 3) Os veículos escolares transportam pessoas que não sejam estudantes?
- 4) Existe algum outro meio de transporte para chegar a escola que não seja através do transporte escola?
- 5) Qual a justificativa apresentada quando o transporte escolar falta?
- 6) Já sentiu-se prejudicado no desempenho escolar pela falta do transporte escolar?