



Universidade de Brasília (UnB)
Faculdade de Economia, Administração, Contabilidade e Gestão Pública (FACE)
Departamento de Ciências Contábeis e Atuariais (CCA)
Programa de Pós-Graduação em Ciências Contábeis (PPGCont)
Especialização em Contabilidade e Finanças Públicas Municipais (CFPM)

Raul Chaves Machado

A POLÍTICA DE TRANSPORTE ESCOLAR

**A Gestão da Política Pública de Transporte Escolar e sua Abordagem Técnica Para a
Manutenção do Aluno no Ambiente Escolar**

BRASÍLIA - DF

2024

RAUL CHAVES MACHADO

A POLÍTICA DE TRANSPORTE ESCOLAR

A Gestão da Política Pública de Transporte Escolar e sua Abordagem Técnica Para a
Manutenção do Aluno no Ambiente Escolar

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado ao Departamento de Ciências
Contábeis e Atuariais (CCA) da Faculdade
de Economia, Administração,
Contabilidade e Gestão Pública da
Universidade de Brasília, como requisito à
conclusão do curso de Pós-graduação em
Contabilidade Pública Municipal na
Universidade de Brasília - UNB

Orientador: Prof. Me. Lucas Teles de
Alcantara

BRASÍLIA

2024

Prof. Me. Lucas Teles de Alcantara
Orientador
Departamento de Ciências Contábeis e Atuariais
Universidade Brasília (UnB)

Profa. Me. Gabriela Pereira Cota
Examinadora
Departamento de Ciências Contábeis e Atuariais
Universidade de Brasília (UnB)

RESUMO

Este trabalho é um estudo *latu sensu* sobre a política federal do transporte escolar no Brasil, como instrumento complexo que confirma o compromisso das autoridades políticas e agentes públicos, a adoção e ao fiel cumprimento das leis, resoluções e normas até a etapa da prestação de contas, possibilitando o fortalecimento da educação e da democracia através da oportunidade de participação da cidadania, garantindo o melhor uso dos recursos públicos para satisfazer as necessidades coletivas através de ações do governo e de políticas públicas. A investigação teve como fontes a legislação e produções bibliográficas sobre transporte escolar. O trabalho evidenciou o esforço do governo federal para criar critérios mais equitativos de distribuição dos recursos do transporte escolar, fundamental para que a União exerça sua função supletiva e redistributiva com vistas à equalização das oportunidades educacionais, sendo, no entanto, necessária a sazonal ampliação dos aportes e modernização do objeto para cumprimento desta política educacional.

Palavras-chaves: Transporte Público Escolar; Orçamento Público; Execução Orçamentária; Controle Financeiro e Orçamentário.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	4
1. A POLÍTICA PÚBLICA NACIONAL DE TRANSPORTE ESCOLAR.....	5
1.1 O Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar - PNATE.....	7
1.2 O Programa Caminho da Escola.....	9
2. Execução Financeira dos Programas de Transporte Escolar	12
2.1 O caminho da Escola e a Aquisição de Veículos Escolares	12
2.1.1 solicitação e adesão no Programa Caminho da Escola	15
2.1.2 Tipos de veículos escolares indicados pelo FNDE	17
2.1.3 métricas e indicadores do Programa Caminho da Escola	19
2.2 O PNATE Como Mantenedor do Transporte Público Escolar	21
2.2.1 Despesas elegíveis no PNATE.....	22
2.2.2 Das parcelas extraordinárias do PNATE	22
2.2.3 Métricas e Indicadores do PNATE	23
3. CONTROLE SOCIAL	31
4. PRESTAÇÃO DE CONTAS.....	34
4.1 Pareceres que Integram o Processo de Obrigação Legal em prestar Contas	36
4.1.1 Parecer do Controle Social do FUNDEB.....	36
4.1.2 Parecer Técnico.....	37
4.1.3 Parecer Conclusivo de contas	38
4.1.4 Tomada de Contas Especial	38
4.2 Prestação de Contas do Programa Caminho da Escola.....	39
4.3 Prestação de Contas do PNATE	40
5. ORÇAMENTO E AS POLÍTICAS DE TRANSPORTE ESCOLAR.....	42
5.1 Disposição Orçamentária do Programa Caminho da Escola	42
5.2 Disposição Orçamentária do PNATE	46
6. MONITORAMENTO DA POLÍTICA DE TRANSPORTE ESCOLAR	48
6.1 Monitoramento do Programa Caminho da Escola	49
6.2 Monitoramento do PNATE.....	49
CONCLUSÃO.....	51
REFERÊNCIAS	53

INTRODUÇÃO

Ao longo dos anos, a União e os demais entes federados vêm se atualizando em relação as demandas sociais e desenvolvendo diferentes políticas, programas e ações voltadas à busca da educação pública de qualidade e à democratização do acesso aos sistemas educacionais, incluindo, entre outras, ações que proporcionem a segurança e a permanência do aluno na escola. Dentre essas ações, em âmbito federal, estão o Programa Nacional de Alimentação Escolar - PNAE, o Programa Nacional do Livro Didático - PNLD, o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar - PNATE, o Programa Caminho da Escola, o Programa Dinheiro Direto na Escola - PDDE, o Programa de Apoio à Educação Especial, além dos programas de formação direcionados aos profissionais da educação.

Apresentado os instrumentos da política educacional brasileira, como objetivo deste trabalho de final de curso, analisaremos a execução da política federal do transporte escolar no Brasil, verificando se a política contempla a preocupação com a equalização das oportunidades educacionais através da distribuição de recursos e quanto a universalidade dos recursos. Assim, as fontes que subsidiaram este ensaio foram retiradas do repositório disponibilizado no sítio eletrônico do FNDE e na legislação incidente sobre o transporte escolar como medidas provisórias, leis, portarias e resoluções e outras produções bibliográficas sobre o tema.

Um dos grandes desafios da Autarquia responsável pela execução da política de transporte escolar, o FNDE – Fundo Nacional do Desenvolvimento da Educação, Instituição ligada ao Ministério da Educação - MEC, é conhecer as reais condições do transporte do escolar nos estados e municípios brasileiros. Existe a preocupação com a qualidade do serviço ofertado no país, entretanto são escassos os estudos e processos para conhecer melhor essa realidade.

Sua produção é necessária para fim de repensar os Programas de Transporte do Escolar e retroalimentar a política pública, tornando os serviços oferecidos sejam cada vez mais efetivos, seguros e de qualidade, compreendendo que o transporte escolar é um serviço de utilidade pública e de direito público subjetivo, sendo que o Poder Público deve oferecê-lo gratuitamente para crianças e adolescentes que não tenham o ambiente escolar próximos de suas residências, acolhemos o tema de exígua fonte, verificando sua execução e respectiva obrigação legal em prestar contas além da disponibilidade orçamentária e da distribuição financeira, verificando a aplicação de recurso ao longo de um sexênio.

1. A POLÍTICA PÚBLICA NACIONAL DE TRANSPORTE ESCOLAR

O transporte escolar no Brasil consiste em uma política assegurada pela Constituição Federal de 1988, em seu artigo 208, pela Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (LDB), no artigo 4, e pelo Estatuto da Criança e do Adolescente (ECA), em seu artigo 54, com o objetivo de promover o acesso do alunado às escolas, condição básica para a garantia do direito à educação.

Desta forma, a Constituição da República Federativa do Brasil estabeleceu o transporte público escolar como direito público subjetivo:

Art. 5º: Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade.

Art. 205. A educação, direito de todos e dever do Estado e da família;

Art. 206. O ensino será ministrado com base nos seguintes princípios:

I - igualdade de condições para o acesso e permanência na escola.

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

VII - atendimento ao educando, em todas as etapas da educação básica, por meio de programas suplementares de material didático-escolar, transporte, alimentação e assistência à saúde. (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 59, de 2009) (Brasil, 2009)

Disciplinada constitucionalmente, a política do transporte escolar foi instituída pela União visando a garantir condições de acesso dos estudantes à escola, mediante a implantação de três programas, no âmbito do Ministério da Educação (MEC): o Programa Nacional de Transporte Escolar (PNTE), o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE) e o Programa Caminho da Escola.

O primeiro programa instituído foi o Programa Nacional de Transporte Escolar (PNTE) que teve sua origem na política para o transporte escolar realizada pela Fundação de Assistência ao Estudante (FAE), em 1993, de forma experimental, como programa de assistência financeira aos municípios. A institucionalização do PNTE ocorreu através da Portaria nº 955, de 21/06/1994, com o objetivo de contribuir financeiramente com os municípios para a aquisição de veículos automotores zero quilômetro, destinados ao transporte diário dos alunos da rede pública de ensino fundamental residentes na área rural.

A Lei nº 9.394, de 20 dezembro de 1996, que estabelece as diretrizes e bases da educação nacional, atende os disciplinado na Carta Constitucional e descentralizou a política, estabelecendo a responsabilidade pela prestação do serviço público de transporte escolar:

Art. 10. Os Estados incumbir-se-ão de:

VII - assumir o transporte escolar dos alunos da rede estadual, permitindo aos respectivos professores, em trechos autorizados, o uso de assentos vagos nos veículos; (Redação dada pela Lei nº 14.862, de 2024)

Art. 11. Os municípios incumbir-se-ão de:

VI - assumir o transporte escolar dos alunos da rede municipal, permitindo aos respectivos professores, em trechos autorizados, o uso de assentos vagos nos veículos; (Redação dada pela Lei nº 14.862, de 2024) (Brasil, 2024)

Assim, regulamentada as competências para a gestão da política pública de transporte escolar, analisaremos durante este ensaio os dois Programas que compõem hodiernamente a Política Nacional de Transporte Escolar no País.

O primeiro é o Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar -PNATE, no qual foi Instituído pela Lei nº 10.880, de 9 de junho de 2004, com o objetivo de garantir o acesso e a permanência nos estabelecimentos escolares dos alunos da educação básica pública, residentes em área rural, que utilizam transporte escolar.

O outro é o Programa Caminho da Escola, que foi concebido em 2007, disciplinado pelo Decreto nº 6.768, de 2009, com objetivo de renovar e padronizar a frota de veículos e embarcações de transporte escolar, garantindo segurança e qualidade e contribuindo para o acesso e a permanência dos alunos nas escolas da rede pública da educação básica.

Neste diapasão, inovação na Constituição Federal de 1988 acolhe o programa Caminho da Escola, assegurando pela Emenda Constitucional nº 59, de 2009, ao aluno da escola pública, o direito ao transporte escolar, como forma de facilitar seu acesso à educação, estabelecendo o percentual da Desvinculação das Receitas da União incidente sobre os recursos destinados à manutenção e desenvolvimento do ensino de que trata o art. 212 da Constituição Federal, dá nova redação aos incisos I e VII do art. 208, de forma a prever a obrigatoriedade do ensino de quatro a dezessete anos e ampliar a abrangência dos programas suplementares para todas as etapas da educação básica,

Assim, o art. 208, no Inciso VII, da Lei Maior, define que o dever do Estado com a educação será efetivado mediante a garantia de atendimento ao educando, em todas as etapas da educação básica, por meio de programas suplementares de material didático-escolar, transporte, alimentação e assistência à saúde e complementando ao disposto no art. 9º da Carta.

Art. 9º A União incumbir-se-á de:

III - prestar assistência técnica e financeira aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios para o desenvolvimento (Brasil, 1998)

Isso posto, na análise dos Programas, observaremos o semelhante objetivo que está especificado nas respectivas Resoluções, que em verdade, é o objetivo da Política

pública de Transporte Escolar, além das diferenças nos procedimentos e algumas rotinas administrativas, conforme o tipo de transferência de recursos de caráter suplementar visto a responsabilidade dos entes federados em ofertar o serviço público e adquirir o objeto ou serviço permitido.

Portanto, a atuação da União foca na equalização de oportunidades e em garantia de padrão mínimo de qualidade. Essas garantias são feitas por meio de assistência técnica e financeira aos entes federados, cumprindo a função redistributiva e supletiva.

Por função redistributiva entende-se o foco em evitar concentração de recursos em determinados entes em detrimento de outros. Por função supletiva, entende-se a atuação que visa suprir insuficiência de atuação de determinada rede.

1.1 O Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar - PNATE

O PNATE viabiliza a garantia da educação básica de qualidade e para isso foi instituído o Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar, que tem entre outros objetivos o de Garantir o acesso e a permanência dos alunos do ensino fundamental público que moram em área rural que utilizem o transporte escolar, por meio de assistência financeira, em caráter suplementar, aos estados, Distrito Federal e municípios, contribuindo para o desenvolvimento, a aprendizagem e o rendimento escolar desses estudantes.

Para tanto, o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar - PNATE, instituído pela Lei nº 10.880, de 9 de julho de 2004, consiste na transferência automática de recursos financeiros, sem necessidade de convênio, ajuste, acordo, contrato ou instrumento congênere, para custear despesas com a manutenção de veículos escolares pertencentes aos municípios ou estados, seguros, licenciamento, impostos e taxas, pneus, câmaras, serviços de mecânica em freio, suspensão, câmbio, motor, elétrica e funilaria, recuperação de assentos, combustível e lubrificantes do veículo ou, no que couber, da embarcação utilizada para o transporte de alunos da educação básica pública residentes em área rural, além da contratação de serviços terceirizados de transporte escolar.

A Lei nº 10.880/2004 que instituiu o PNATE, a ser executado pelo Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação - FNDE, traz o objetivo de oferecer transporte escolar aos alunos da educação básica pública, residentes em área rural, por meio de assistência financeira, em caráter suplementar, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, atendendo a regulamentação necessária a Constituição de 1988, trazendo o objetivo do Programa PNATE vinculado a ações que promovam a garantia de que os alunos do ensino fundamental público que vivem em áreas deliberadas como rurais e utilizam transporte escolar

possam aceder com a oferta do transporte escolar e permanecer nas escolas, através de regras que estabeleçam como, onde e a quem deve atender o transporte escolar rural, calculados com base nos dados oficiais do censo escolar, realizado pelo Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira - INEP, relativo ao ano imediatamente anterior ao do atendimento.

A partir de 2004, o custeio do Transporte Escolar, objetivando a execução descentralizada, destinado aos alunos da educação básica pública, residentes em área rural, conta também com a participação da União e passa a ser executado mediante regulamentação específica que estabeleceu os critérios para o repasse de recursos do Programa. Outro marco legal importante é a Resolução nº 05, de 08 de maio de 2020, que estabeleceu os critérios e as formas de transferência de recursos financeiros do PNATE, dentre os destaques ressalta-se que os valores per capita por aluno a ser repassado considerará as diferenças regionais, geográficas e socioeconômicas de cada Entidade Executora - EEx.

É importante esclarecer que as Entidades Executoras EEx, são as unidades da federação e suas instituições responsáveis pelo recebimento e execução dos recursos financeiros, transferidos pelo FNDE à conta do PNATE. Esse papel pode ser exercido pelas:

- a) secretarias de educação dos estados e do Distrito Federal, responsáveis pelo atendimento aos alunos das escolas públicas da Educação Básica das suas redes de ensino;
- b) prefeituras municipais, responsáveis pelo atendimento aos alunos das escolas da Educação Básica pública de sua rede.

Atualmente é regulamentado pela Resolução CD/FNDE nº 18, de 22 de outubro de 2021, e inovado pela Resolução nº 5, de 9 de abril de 2024, transferindo recursos financeiros para estados, municípios e Distrito Federal para custear despesas com despesas ligadas a continuidade do transporte escolar.

Faz-se importante destacar a inovação do Programa com a recente publicação da Resolução nº 5 de 9 de abril de 2024, que tem como finalidade a alteração da Resolução CD/FNDE nº 18, de 22 de outubro de 2021, que em relação à transferência dos aportes, modificou o repasse de 10 parcelas anuais para apenas 02, mantendo o montante, conforme o cálculo per capita a cada ente federado, proporcionando mais amplitude ao alcance da política pública, evitando recursos ociosos nas contas específicas e beneficiando os entes federados com menor disponibilidade de acesso aos itens de maior dispêndio que podem ser adquiridos através dos recursos suplementares do PNATE.

No entanto, na leitura das resoluções e normativos que disciplinam o PNATE, inferimos que a gestão do transporte escolar é da responsabilidade dos gestores municipais, bem como a manutenção e guarda dos veículos escolares e de seus subsídios para garantia da oferta de serviço de transporte escolar a população beneficiada, uma vez que a realidade e as dificuldades relativas à execução do Programa devem ser aferidas e reformuladas pelo gestor responsável, como exemplo desta obrigação, o número de alunos a serem beneficiados é extraído do Censo Escolar do Inep/MEC do ano anterior ao do repasse e informado pelo gestor.

Os estados, em cooperação com seus municípios, desenvolverão programas de transporte escolar que assegurem os recursos financeiros indispensáveis para garantir o acesso de todos os alunos à escola e o FNDE contribuirá com orientações técnicas e com os recursos de natureza suplementar.

Referenciamos a publicação em 2 de maio de 2024, da Resolução CD/FNDE nº 7, que institui a Solução BB Ágil com vistas ao acompanhamento da execução financeira dos repasses governamentais e respectivas prestações de contas.

Por oportuno, cabe salientar que para a prestação de contas do PNATE, referente ao exercício de 2023, por decisão administrativa o SIGPC não foi liberado para as Entidades Executoras prestarem contas, vez que houveram mudanças nos procedimentos da obrigação legal por força da Resolução CD/FNDE nº 7, de 02 de Maio de 2024, na qual em seu art. 6º, disciplina que as entidades executoras deverão efetuar até o dia 31 de agosto de 2024 os registros na Solução BB Gestão Ágil relativamente ao exercício de 2023 e do período de janeiro a julho de 2024. Dessa forma, para o exercício de 2023, conforme exposto, a prestação de contas financeira do Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar, está prevista para o ano subsequente, ou seja, para 2025.

1.2 O Programa Caminho da Escola

Consiste no apoio da União, por intermédio do Ministério da Educação, aos sistemas públicos de educação básica dos estados, Distrito Federal e municípios na aquisição de veículos para transporte dos estudantes, prioritariamente da zona rural, atendendo em segundo plano também a área urbana, e apoiando a locomoção dos estudantes de nível superior. Seu objetivo é o de renovar, padronizar e ampliar a frota de veículos escolares, de forma a melhorar a segurança e a qualidade do transporte dos estudantes no âmbito da educação básica. Ele objetiva também contribuir para a redução da evasão escolar, a redução dos preços e o aumento da transparência nas aquisições dos veículos.

O Programa Caminho da Escola foi criado em 2007 e é regulamentado pelo Decreto nº 11.162, de 4 de agosto de 2022, e pela Resolução CD/FNDE/MEC nº 01, de 20 de abril de 2021, a qual estabelece diretrizes e orientações para o apoio técnico e financeiro na aquisição, utilização e monitoramento da gestão de veículos de transporte escolar, pelas redes públicas de educação básica dos municípios, dos estados e do Distrito Federal que serão contemplados com recursos financeiros, via Instrumento de Termo de Compromisso, para aquisição veículos escolares, de acordo com os critérios de valores e especificações conforme as regras e solicitação do gestor no Programa de Ações Articuladas - PAR.

O PAR foi instituído pelo Decreto nº 6.094, de 24 de abril de 2007, fundamentado no Plano de Desenvolvimento da Educação - PDE e Plano de Metas Compromisso Todos pela Educação. Trata-se de um dos instrumentos para assistência técnica e transferências voluntárias de recursos do Ministério da Educação - MEC, realizada por intermédio do FNDE.

No campo do planejamento e gestão de políticas educacionais, o PAR aparece com um papel de destaque nas discussões que envolvem a criação e manutenção de instrumentos que contribuam para o acompanhamento de diagnósticos de situações educacionais por estados e municípios, e direcionamento de iniciativas voltadas ao desenvolvimento de programas e projetos educacionais, que levem a melhoria das condições da educação básica.

O Plano se caracteriza pelo planejamento plurianual, sistêmico e multidimensional, com levantamento de iniciativas pelos estados e municípios, para atendimento às etapas e modalidades da educação infantil, ensino fundamental e médio, nas dimensões de gestão educacional, formação de profissionais, práticas e avaliações pedagógicas, e infraestrutura física e recursos pedagógicos, que contribuam para a ampliação da oferta, permanência e melhoria das condições escolares da rede de educação básica em nosso País.

A partir desse planejamento, o governo federal prioriza e apoia ações educacionais propostas pelos órgãos subnacionais, com assistência técnica e investimentos financeiros vinculados para a manutenção e desenvolvimento do ensino. Para correlacionar as demandas por recursos técnicos, financeiros e pedagógicos, e identificar as medidas mais apropriadas para solução dos problemas identificados, o PAR é operacionalizado pelo Sistema Integrado de Monitoramento, Execução e Controle do Ministério da Educação -SIMEC.

O PAR oferece através da operacionalização do Caminho da Escola diversos tipos de ônibus, lanchas e bicicletas fabricados especialmente para o tráfego nestas regiões. Os

veículos devem atender a critérios de segurança e qualidade para garantir o acesso diário e a permanência dos estudantes tanto nas salas de aula como em atividades pedagógicas, esportivas, culturais ou de lazer previstas no plano pedagógico e realizadas fora do ambiente escolar.

De acordo com o art. 6 da Resolução nº 01/2021, o atendimento à rede de ensino pública de educação básica com ônibus e embarcações escolares do Programa Caminho da Escola, pela assistência financeira anual do Governo Federal, utilizará, como critério adicional ao estabelecido em normativo específico do PAR, o proporcional ao número de alunos da educação básica que usam transporte escolar, recenseados pelo Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais AnísioTeixeira – Inep, como metodologia para definição do quantitativo de veículos que serão financiados.

Nesse sentido, a metodologia objetiva padronizar os quantitativos máximos de itens de ônibus e embarcações escolares a serem utilizados para subsidiar as análises de mérito e técnica das demandas recebidas anualmente pelo Programa Caminho da Escola, considerando a diversidade dos municípios, o tamanho populacional e a distribuição geográfica brasileira, buscando a renovação e ampliação da frota de veículos escolares.

2. Execução Financeira dos Programas de Transporte Escolar

Os recursos repassados pelo PNATE são de transferência automática e possuem caráter suplementar. Ou seja, o recurso é repassado a todos os entes federados que se encaixarem nos quesitos do programa e estiverem adimplentes em sua obrigação legal em prestar contas e reparação de outras faltas administrativas que possam proporcionar ou importem malversação dos recursos destinados a manutenção do transporte escolar oferecido pelo ente federado.

Já os recursos pertencentes ao Programa Caminho da Escola são de transferência voluntária direta, são transferências voluntárias. Somente são repassados mediante proposição pelo ente por meio do Plano de Ações Articuladas, análise e aprovação pelo FNDE e condicionados à disponibilidade orçamentária e contrapartida do ente federado. Os valores são designados para aquisição de veículos escolares por meio de pregão eletrônico do FNDE.

2.1 O caminho da Escola e a Aquisição de Veículos Escolares

Os recursos do programa são repassados por meio de transferência voluntária direta, após análise e aprovação pelo FNDE. A disponibilidade orçamentária também é um fator condicionante para o repasse que além da assistência financeira via transferência direta de recursos do MEC/FNDE, existem formas para que os entes federados possam adquirir veículos pelo Programa Caminho da Escola com esta disponibilidade de recursos orçamentários.

Cada forma de aquisição exige procedimentos diferenciados, o que requer dos interessados/solicitantes atenção quanto à documentação, prazos, especificações e outros. As formas de aquisição de veículos escolares são:

a) Por Transferência Direta de Recursos Provenientes de Emendas Parlamentares;

Os recursos provenientes de emendas parlamentares podem financiar a aquisição de ônibus escolares para o programa Caminho da Escola através do Plano de Ações Articuladas (PAR) que é uma ferramenta de assistência técnica e financeira que contempla iniciativas educacionais. Os estados, municípios e o Distrito Federal elaboram seus Planos de Ações Articuladas com base no Índice de Desenvolvimento da Educação Básica (Ideb) dos anos anteriores.

Com a finalidade de acelerar o crescimento econômico e a inclusão social, gerando emprego e renda, e reduzindo desigualdades sociais e regionais, em 2023, foi lançado o Programa de Aceleração do Crescimento - Novo PAC, que objetiva investir tanto em obras de infraestrutura educacional quanto na seleção de ônibus para transporte escolar.

O Novo PAC Seleções é um programa de investimentos públicos em parceria com o setor privado, estados, municípios e movimentos sociais, atuando em áreas essenciais como saúde, educação, mobilidade, qualidade de vida e acesso.

Cabe enfatizar que a apresentação das propostas no âmbito do Novo PAC foi de responsabilidade exclusiva do Chefe do Poder Executivo dos Estados, dos Municípios e do Distrito Federal, ou do respectivo representante legal, e o cadastramento foi efetuado na plataforma TRANSFEREGOV até a data de 13 de novembro de 2023. Com isso, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios indicaram, no processo de seleção, os modelos adequados às suas adversidades, conforme as rotas que precisam ser atendidas, a quantidade de alunos a serem transportado e a situação de uso e quantitativo da frota de sua responsabilidade.

Regulamentando o Programa, a Portaria Conjunta SRI/CC/MGI N° 108, de 7 de março de 2024, da Secretaria de Relações Institucionais da Presidência da República (SRI), da Casa Civil e do Ministério da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos (MGI) – orienta sobre procedimentos e prazos pelos quais parlamentares podem alocar emendas para financiar propostas habilitadas ou selecionadas no âmbito do Programa de Aceleração do Crescimento, o Novo PAC Seleções. Para isso, podem ser direcionadas tanto emendas individuais como de bancada e de comissão.

"Art. 1º Esta Portaria dispõe sobre procedimentos e prazos para operacionalização das emendas parlamentares destinadas ao apoio ao financiamento do Programa de Aceleração do Crescimento - Emendas PAC Seleções.

Parágrafo único. As Emendas PAC Seleções serão operacionalizadas em consonância com o disposto nos arts. 71, 73 a 84 da Lei nº 14.791, de 29 de dezembro de 2023 (LDO 2024), e no art. 4º, § 7º da Lei nº 14.822, de 22 de janeiro de 2024 (LOA 2024).

Art. 2º As emendas individuais (RP 6), as de bancada estadual (RP 7), inclusive aquelas inscritas em RP 2, e as de comissão permanente do Senado Federal, da Câmara dos Deputados e de comissão mista permanente do Congresso Nacional (RP 8), poderão ser direcionadas para o apoio ao financiamento de propostas habilitadas e selecionadas no âmbito do Programa de Aceleração do Crescimento.

ANEXO

Conforme disposto no Art. 4º desta Portaria, as Emendas PAC Seleções contemplarão propostas habilitadas e selecionadas nas programações orçamentárias constantes da Lei nº 14.822, de 2024, para os objetos discriminados abaixo:

d. Ação 0E53 - Aquisição de veículos para o transporte escolar da Educação Básica - Caminhos da Escola

1. Ônibus de transporte escolar (Brasil, 2024)

Assim, a indicação de emenda para aquisição de ônibus, lanchas e bicicletas escolares deverá ocorrer exclusivamente na Ação Orçamentária 0E53. As indicações realizadas em outras ações orçamentárias serão objeto de impedimento técnico, tendo em vista a existência de ação específica para financiamento do objeto da despesa.

b) Com Recursos Próprios (Fundeb, Salário Educação, Demais Receitas de Tributos)

Será possível custear a aquisição dos veículos para os entes federados, via Sistema Integrado de Monitoramento, Execução e Controle do Ministério da Educação - SIMEC, no âmbito do Plano de Ações Articuladas - PAR, conforme obedecida a disponibilidade orçamentária consignada na Lei Orçamentária Anual.

Nesta assistência financeira, a adesão à ata de registro de preço será enviada automaticamente para o SIGARP – Sistema Informativo de Gerenciamento de Atas de Registros de Preço, na ocasião em que o gestor municipal, estadual ou Distrital, validar o termo de compromisso disponibilizado no SIMEC para aquisição dos veículos pleiteados. As anuências concedidas no SIGARP, para subsidiar a assinatura do contrato com o fornecedor do veículo, deverão ser monitoradas pelo ente federativo a autorização tanto do FNDE quanto do fornecedor. Tendo essas autorizações, o interessado iniciará o procedimento interno para aquisição dos veículos, a fim de obter a assinatura do contrato com o fornecedor dos veículos.

c) Por Meio de Financiamentos – Agente Financeiro: Bancos Públicos e Privados.

Com crédito oferecido por instituições financeiras responsáveis por definir carteira de crédito e condições para o financiamento dos veículos escolares do Programa Caminho da Escola. Nesta opção, o gestor municipal, estadual ou Distrital só deverá aderir à ata de registro de preços pelo SIGARP após a aprovação do financiamento pela instituição financeira. Até o ano de 2014, o financiamento era pelo Banco Nacional de Desenvolvimento (BNDES). A partir de 2019 passou a ser contratação de linha de crédito para financiamento por qualquer instituição bancária para aquisição dos veículos do Programa Caminho da Escola.

2.1.1 solicitação e adesão no Programa Caminho da Escola

Independentemente da origem dos recursos, como aduzido no item anterior, se faz obrigatória a adesão à Ata de Registro de Preços disponível no Sistema de Gerenciamento de Atas de Registros de Preços do FNDE (SIGARP).

Importante destacar que os Estados, o Distrito Federal e os Municípios devem indicar no processo de cadastramento das iniciativas os modelos de veículos adequados às suas realidades, observadas as rotas que precisam ser atendidas, a quantidade de alunos por rota e, ainda, a situação atual de sua frota. De acordo com a Ata de Registro de Preço vigente, exarada ao final de 2023, os valores unitários variam entre R\$ 398 e 689 mil reais, contemplando treze modelos de veículos, sendo dois modelos de ônibus voltados para atendimento de áreas urbanas e rurais. Conforme o Instrumento de Ata, todos os modelos devem possuir acessibilidade.

A seleção das propostas ocorreu em observância aos critérios informados abaixo, os quais estão estabelecidos na Resolução nº 20, de 8 de outubro de 2023, que instituiu os procedimentos de seleção e habilitação de propostas de obras de Escolas em Tempo Integral, Creches e Escolas de Educação Infantil e Ônibus para o Transporte Escolar no âmbito do Novo PAC:

Art. 8º O processo de seleção das propostas será realizado observando-se os seguintes critérios:

III - para a modalidade Ônibus de Transporte Escolar:

- a) necessidade de ônibus escolares para atingir a Estratégia 7.13 do PNE;*
- b) posição do ente federativo em ordenamento do Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar - Pnate, conforme consta na planilha disponível no Portal do FNDE;*
- c) ter recebido complementação pelo VAAT em 2022; e*
- d) não ter sido beneficiado com recursos da União no Programa Caminho da Escola nos anos de 2021, 2022 e 2023. (Brasil, 2023)*

A supra Resolução nº 20 ainda disciplina que o ente federado deverá estar em plena utilização do Sistema Eletrônico de Gestão do Transporte Escolar – Sete ou efetuar a sua regularização em até trinta dias, a contar da data da sua publicação.

Após ser contemplado com possibilidade de liberação financeira por meio de um Termo de Compromisso validado pelo gestor, cabe ao ente federado executá-lo em consonância com as normas do Programa, adquirindo os veículos pactuados por meio do Registro de Preços Nacional – RPN, realizado pelo FNDE.

Ao validar o Termo de Compromisso no SIMEC, o sistema mandará automaticamente para o SIGARP uma adesão ao pregão vigente com recursos de transferência

direta. Caso não ocorra e seja necessário, o ente deverá adequar seu termo por meio de reprogramação de iniciativa no SIMEC. Apenas para contratações com recursos próprios é que a adesão deverá ser feita diretamente no SIGARP.

Cabe aos entes inserirem, no SIMEC, na aba de Execução e Acompanhamento do PAR, informações e documentos comprobatórios como contrato assinado por ambas as partes, nota fiscal recebida no ato da entrega do veículo e demais dados e então, solicitar o desembolso de recursos para sua conta específica vinculada ao Programa e serão analisados a título de prestação de contas após completa execução do Termo de Compromisso.

Recebido o veículo escolar, destacamos sobre a responsabilidade do ente federado pagar a fornecedora e a responsabilidade e guarda do objeto adquirido, além de que os veículos escolares do Programa Caminho da Escola são destinados exclusivamente ao transporte dos estudantes matriculados nas escolas das redes públicas de ensino básico, devendo ser utilizados apenas com a finalidade educativa e não podem ser desvinculados da sua função originária. Desse modo, ao aderir ao Programa, o ente beneficiado se compromete a colocar em uso efetivo e regular os veículos escolares para atendimento do seu alunado, sobretudo aos estudantes matriculados na Educação Básica pública da zona rural.

Neste diapasão, conforme disposto no Capítulo IV, da Resolução CD/FNDE/MEC nº 01/2021, compete aos estados, ao Distrito Federal e aos municípios, após a aquisição dos veículos, realizar a incorporação dos bens ao seu patrimônio, bem como a efetivação do tombamento dos itens em registros próprios. De acordo com o § 1º do art. 8º e com o art. 19, da Resolução em epígrafe, tanto a manutenção dos ônibus e embarcações objetos do Programa quanto o uso dos veículos são de responsabilidade exclusiva do ente que detém a sua posse, independentemente da fonte de recurso utilizada para a aquisição, seja por transferência direta em caráter suplementar e voluntário da União, emendas parlamentares ou recursos próprios.

Assim, os estados, Distrito Federal e municípios deverão regular o uso do transporte escolar, dando atenção à identificação dos estudantes a serem beneficiados, à distância máxima a ser percorrida por estes nos veículos de Transporte Escolar entre a residência e o ponto de embarque ou desembarque, como também do ponto de desembarque/embarque na escola. Além disso, os itinerários, em qualquer modalidade dos veículos de Transporte Escolar, devem ser definidos de forma a garantir o menor tempo e maior segurança dos estudantes nos percursos.

Portanto, o ônibus escolar deve cumprir as normas da legislação vigente, em especial os dispositivos previstos no Código de Trânsito Brasileiro que tratam da condução de escolares.

2.1.2 Tipos de veículos escolares indicados pelo FNDE

Vale ressaltar a importância dos tipos de veículos no cotidiano de estudantes que moram longe das escolas e que, muitas vezes, caminham longas distâncias, por vias onde ônibus/vans escolares comuns não conseguem trafegar ou de bicicleta é a forma mais rápida e saudável, assim, devido às especificações de cada um dos diferentes tipos e modelos de veículos do Programa Caminho da Escola, é possível buscar a universalização do acesso à educação em todo o território brasileiro, com segurança e qualidade de transporte, atendendo às necessidades dos estudantes, principalmente aqueles que residem em zonas rurais.

Com fulcro na Resolução nº 20 de 08 de outubro de 2023, que institui os procedimentos de seleção e habilitação de propostas de obras de Escolas em Tempo Integral, Creches e Escolas de Educação Infantil e Ônibus para o Transporte Escolar no âmbito do Programa de Aceleração do Crescimento - Novo PAC, há previsão de aquisição de 1.500 ônibus para o transporte escolar para 2024 e mais 1.500 ônibus para 2025.

Além disso existem estudos para dar equidade a distribuição de recursos destinados ao transporte aquaviário, além da reformulação de suas especificações técnicas e previsão de ações em parcerias junto aos Institutos Federais de Ensino para monitoramento, realização de pesquisas e capacitação técnica, com vistas a aprimorar a política pública em transporte escolar.

Os valores e tipos, bem como a disponibilidade de cada fabricante, estão discriminados nas Atas de Registro de Preços – SIGARP nº 02/2023, 04/2023, 05/2023 e 08/2023 vigentes, a saber:

Item	Descrição	Quantidade Registrada	Valor Unitário	Total	Empresa
1	ORE 1 - mecânica	4.000	R\$ 412.000,00	R\$ 1.648.000.000,00	VOLKSWAGEN
2	ORE 2 - mecânica	3.600	R\$ 398.500,00	R\$ 1.434.600.000,00	ON-HIGHWAY (IVECO)
3	ORE 3 - mecânica	3.500	R\$ 469.499,00	R\$ 1.643.246.500,00	ON-HIGHWAY (IVECO)
4	ORE 0 4X4 - mecânica	400	R\$ 677.000,00	R\$ 270.800.000,00	AGRALE
5	ORE 1 4X4 - mecânica	1.000	R\$ 581.878,00	R\$ 581.878.000,00	MARCOPOLO
6	ONUREA PA - mecânica	1.600	R\$ 399.000,00	R\$ 638.400.000,00	VOLKSWAGEN
7	ONUREA PB - mecânica	800	R\$ 648.480,00	R\$ 518.784.000,00	MARCOPOLO

8	ORE 1 – automática	180	R\$ 493.553,00	R\$ 88.839.540,00	MARCOPOLO
11	ORE 1 4X4 – automática	100	R\$ 689.000,00	R\$ 68.900.000,00	MARCOPOLO
13	ONUREA PB - automática	40	R\$ 680.085,00	R\$ 27.203.400,00	MARCOPOLO
Valores totais		15.220		R\$ 6.920.651.440,00	

Fonte: FNDE - Atas de Registro de Preços no SIGARP nº 02/2023, 04/2023, 05/2023 e 08/2023

Em que pese o cálculo estimado considerando o preço médio dos ônibus escolares ser de R\$ 817.349.250,00, o valor previsto inicialmente para essa aquisição era de R\$ 750 milhões, quando considerado o preço médio do ônibus em R\$ 544.899,50.

Assim, a partir do valor aprovado na LOA 2024 para a ação orçamentária 0E53 (Aquisição de Veículos para o Transporte Escolar da Educação Básica - Caminho da Escola de R\$ 432.066.259,00, fez-se necessária complementação de recursos no montante de R\$ 317.933.741,00 para atingir o valor previsto de 750 milhões para aquisição dos 1.500 ônibus escolares no âmbito do Novo PAC.

A oferta de bicicletas escolares foi adotada com fins de destinadas diminuir o esforço diário de alunos que chegam a percorrer a pé, médias diárias de 3 a 15 quilômetros para chegar à escola ou ao ponto onde passa o ônibus escolar, proporcionando celeridade no transporte e diminuindo a evasão escolar e melhorando a qualidade do transporte escolar, principalmente em áreas rurais e ribeirinhas.

As bicicletas são de dois tamanhos, aro 20 e aro 26, e possuem quadro reforçado, selim anatômico, para-lamas, descanso lateral, espelho retrovisor, campainha e refletores. Também são ofertados uma bomba manual para encher o pneu, ferramentas e capacetes de segurança.

A Resolução Nº 7, de 8 de maio de 2023 foi publicada e autoriza, em caráter excepcional, a realização de processo licitatório, pelos próprios entes federados, para a aquisição de bicicletas escolares e capacetes por meio do Programa Caminho da Escola, mantendo a disciplina que os entes federativos deverão considerar a manutenção da qualidade, padronização e segurança das bicicletas e capacetes a serem adquiridos bem como seguir as regras de planejamento, execução, monitoramento, controle e fiscalização dos recursos públicos repassados.

Por fim, repisamos que a manutenção de ônibus e embarcações, segundo as resoluções, é de responsabilidade exclusiva do estado ou da prefeitura detentor da posse do veículo e o transporte dos alunos deve ser gratuito. No caso da bicicleta escolar e dos

equipamentos de segurança que a acompanham, tal como o capacete, a manutenção pode ser compartilhada com estudantes e pais.

A Lancha de Transporte Escolar foi especialmente projetada em dois tipos, para transporte de estudantes por via lacustre e fluvial, com capacidade para transportar de 20 até 33 alunos, incluindo portadores de necessidades especiais, a embarcação é dotada de cobertura fixa e sanefas laterais para proteção contra chuva e vento. Dispondo de um ou dois motores para sua propulsão, a embarcação conta também com diversos equipamentos de segurança, como coletes salva-vidas, extintor de incêndio, sirene, luzes de navegação, holofote fixo e rádio comunicador, que a tornam veículo ideal para acesso rápido e confiável a escolas situadas em regiões ribeirinhas.

Para usar as embarcações escolares, além das que integram o Programa Caminho da Escola, prefeitos e governadores devem obter concessão ou permissão da autoridade marítima.

2.1.3 métricas e indicadores do Programa Caminho da Escola

Os indicadores representam a realidade e são usados para monitorar políticas públicas, enquanto as métricas são medidas brutas. O Intuito do capítulo é entender como o Poder Público realiza o monitoramento, se importando com as condições de vida e bem-estar da população, com vistas a sinalizar a necessidade de ações corretivas conforme os resultados registrados e orientar a formulação de políticas públicas e a tomada de decisões.

2.1.3.1 Indicadores de Contrapartida dos Entes Federados

Como já aduzido, as propostas selecionadas no novo PAC seleções nos programa Caminho da Escola deverá agora submeter no TRANSFEREGOV a proposta de formalização com objetivo de celebração futura de termo de compromisso da transferência voluntária.

A edição da Lei complementar nº 101, de 2000 - Lei de Responsabilidade Fiscal - LRF teve o propósito de enfrentar a crise fiscal e financeira do setor público e todas as esferas, com preceitos voltados ao controle e equilíbrio das finanças públicas e impondo-se limites e condições para o gasto público, no art. 25, definiu uma série de exigências a serem obedecidas, sem prejuízo daquelas estabelecidas na lei de diretrizes orçamentárias, instituindo para transferências voluntárias:

Art. 25. Para efeito desta Lei Complementar, entende-se por transferência voluntária a entrega de recursos correntes ou de capital a outro ente da

Federação, a título de cooperação, auxílio ou assistência financeira, que não decorra de determinação constitucional, legal ou os destinados ao Sistema Único de Saúde.

§ 1º São exigências para a realização de transferência voluntária, além das estabelecidas na lei de diretrizes orçamentárias:

I - existência de dotação específica;

II - (VETADO)

III - observância do disposto no inciso X do art. 167 da Constituição; IV - comprovação, por parte do beneficiário, de:

a) que se acha em dia quanto ao pagamento de tributos, empréstimos e financiamentos devidos ao ente transferidor, bem como quanto à prestação de contas de recursos anteriormente dele recebidos;

b) cumprimento dos limites constitucionais relativos à educação e à saúde;

c) observância dos limites das dívidas consolidada e mobiliária, de operações de crédito, inclusive por antecipação de receita, de inscrição em Restos a Pagar e de despesa total com pessoal;

d) previsão orçamentária de contrapartida.

§ 2º É vedada a utilização de recursos transferidos em finalidade diversa da pactuada.

§ 3º Para fins da aplicação das sanções de suspensão de transferências voluntárias constantes desta Lei Complementar, excetuam-se aquelas relativas a ações de educação, saúde e assistência social. (Brasil, 2000)

Desta forma, visando estabelecer equidade na transferência de recursos, o cálculo da contrapartida no âmbito do Programa Caminho da Escola se operacionaliza da seguinte forma:

$$VCP = VRP/(1-N\%)-VRP$$

Em que:

VRP = valor de repasse

VCP = valor da contrapartida

N% = percentual da contrapartida

A categoria do percentual da contrapartida no caso de Estados, Capitais e DF, está prevista no Anexo 2 da Resolução nº 20, de 8 de outubro de 2023, que institui os procedimentos de seleção e habilitação de propostas do novo PAC com a seguinte métrica:

Parâmetro	Contrapartida Financeira
Capag A e B e IDH acima da média nacional	Mínimo de 10% do valor a ser pactuado
Capag A e B e IDH abaixo da média nacional	Mínimo de 6% do valor a ser pactuado
Capag C e D ou sem Capag e IDH acima da média nacional	Máximo de 6% do valor a ser pactuado
Capag C e D ou sem Capag e IDH abaixo da média nacional	Máximo de 4% do valor a ser pactuado

Fonte: FNDE - Resolução nº 20, de 8 de outubro de 2023

Ou seja, a contrapartida financeira dos estados, Distrito Federal e capitais será calculada a partir da aplicação de percentuais mínimos diferenciados de acordo com a Capacidade de Pagamento - Capag, nos termos da Portaria ME nº 5.623, de 22 de junho de 2022, e com o Índice de Desenvolvimento Humano – IDH.

2.2 O PNATE Como Mantenedor do Transporte Público Escolar

O PNATE é executado em âmbito nacional, cujos recursos são transferidos de forma automática, sem necessidade de convênio ou Termo de Compromisso, diretamente na conta corrente da Entidade Executora elegível, conforme o resultado do cálculo de repasse para cada ente, atendida a disponibilidade financeira para aquele exercício, vez que a assistência financeira do PNATE é limitada ao montante dos recursos orçamentários reservados na Lei Orçamentária Anual para essa finalidade, somados a eventuais suplementações, desde que autorizadas e em conformidade com os dispositivos do Plano Plurianual - PPA e da Lei de Diretrizes Orçamentárias - LDO designados ao Programa de Apoio ao Transporte Escolar.

São grandes as diferenças regionais apresentadas na operação desse serviço, tendo municípios que operam exclusivamente com frota própria, outros de forma exclusiva com frota terceirizada. No entanto, conforme os cadernos da UFG, mais de 70% dos municípios operam de forma mista, ou seja, com parte da frota sendo própria do município e a outra parte terceirizada. Além da diferença na forma de operação, existem as diferenças na tipologia dos veículos em uso, ainda existindo sendo utilizados caminhões para o transporte escolar tanto na região Norte como no Nordeste. Outro aspecto relevante nessa diferenciação entre os municípios está nos modos de transporte utilizados. Existem municípios que operam exclusivamente com veículos rodoviários, outros exclusivamente com veículos aquaviários, e ainda aqueles que operam tanto com veículos rodoviários como com aquaviários.

Todos esses aspectos operacionais, aliados às diferentes tipologias de terreno, clima, relevo e até mesmos questões culturais, promovem complexidades distintas entre os municípios quando se trata da operação do transporte escolar rural e, com isso, configuram necessidades específicas e muito particulares para o custeio desse serviço nos diferentes municípios brasileiros.

Dando vazão a universalidade do Programa, o montante de recursos a ser repassado para todas as Entidades Executoras - EEx, neste ensaio reconhecemos como entes federados, procurando estabelecer medida de equidade na transferência dos recursos, sendo o resultado da multiplicação do valor per capita definido para cada município pelo número de alunos matriculados na rede de ensino pública da educação básica, registrado no Censo Escolar, conforme estabelece o parágrafo § 1º, do art. 7º a Resolução nº 18/2021, abaixo transcrito:

Art. 7º O montante dos recursos financeiros a serem destinados anualmente às EEx é o resultado da multiplicação do valor per capita definido para cada município pelo número de alunos matriculados na rede de ensino pública da educação básica, residentes em área rural que utilizem o transporte escolar, registrado no Censo Escolar realizado pelo Instituto Nacional de Estudos e

Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira, no ano imediatamente anterior ao ano do repasse.

§ 1º Os valores per capita de que trata o caput considerarão as diferenças regionais, geográficas, educacionais e operacionais do transporte escolar de cada EEx, obedecida a metodologia composta por variáveis que possibilitem a atualização anual em conformidade com o Anexo – Assistência Financeira do PNATE, que poderão ser alterados por decisão do Conselho Deliberativo do FNDE, desde que respeitados os critérios previstos neste artigo.

§ 2º A assistência financeira de que trata este artigo fica limitada ao montante dos recursos orçamentários consignados na Lei Orçamentária Anual para esse fim, acrescida das suplementações, quando autorizadas, e submetidas aos dispositivos do Plano Plurianual do Governo Federal – PPA e da Lei de Diretrizes Orçamentárias – LDO.

§ 3º A tabela com os valores per capita e o montante de recursos financeiros de que trata o § 1º serão disponibilizados, em cada exercício, no endereço eletrônico do FNDE na internet. (Brasil, 2021)

2.2.1 Despesas elegíveis no PNATE

As resoluções que disciplinam o PNATE orientam para que os recursos somente possam ser usados na manutenção dos veículos de transporte escolar, quando estes forem da frota própria dos entes executores, incluindo os do Programa Caminho da Escola, podendo ser usados, também, para o pagamento de serviços de transporte escolar contratados junto a terceiros.

Entretanto, a Portaria nº 547, de 2 de julho de 2024 estabelece orientações detalhadas sobre a categorização das despesas para a prestação de contas do Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar - PNATE e de suas Ações Integradas no âmbito da solução BB Gestão Ágil e a serem realizadas para a manutenção de veículos escolares do Programa Caminho da Escola e/ou de propriedade da Entidade Executora - EEx, devidamente licenciados pelo órgão de trânsito competente.

A Portaria nº 547 de 2024 categoriza as despesas para o transporte escolar no âmbito do PNATE, detalhando e especificando os serviços e produtos que poderão ser adquiridos ou executados com os recursos do PNATE, como passe estudantil, pagamento de taxas administrativas, bancos e estofamento, som automotivo, entre outros itens, em uma extensa lista, com vista a promoção de manutenção, conforto e segurança aos alunos da educação básica.

2.2.2 Das parcelas extraordinárias do PNATE

Regulamentado pela art. 9º a Resolução nº 18/2021, os saldos existentes nas contas bancárias do PNATE, em 31 de dezembro serão reprogramados para o exercício subsequente. Ou seja, ainda para efeito do cálculo da distribuição dos recursos, para formatação anual do PNATE, havendo recursos na conta específica, o montante equivalente a 30% dos

recursos repassados no ano anterior é automaticamente reprogramado para o atendimento seguinte e o saldo excedente a esse valor é deduzido das parcelas dos recursos a serem repassados no exercício do atendimento.

A dedução do montante excedente aos 30% do saldo em conta, além de desconsiderar os valores repassados cumulativamente no último trimestre, inclusive a parcela residual decorrente de sobra orçamentária não executada até 15 de dezembro, ocorre de forma proporcional à quantidade de alunos por unidade administrativa e por nível de ensino. Verifica-se que após aplicação do critério de desconto do excedente do saldo em conta corrente nas parcelas do ano de atendimento pelo PNATE, normalmente impacta em sobra de recursos orçamentários.

Portanto, para evitar que algumas prefeituras deixam de usar os recursos do PNATE por diferentes motivos prejudicado os alunos que deveriam ser beneficiados pelo programa, 30% dos recursos financeiros repassados à conta do PNATE, pelo FNDE, poderão ser reprogramados sem desconto, o cálculo permitido para reprogramação deve ser feito com base no valor estimado do PNATE que o Ente Executor – EEx, receberá no ano seguinte, assim qualquer valor que exceder esses 30% deverá ser deduzido dos recursos que serão repassados no próximo exercício.

Por último, de forma excepcional, a resolução nº 10 de 23 de maio de 2024, Institui procedimentos para a assistência técnica e financeira para recuperação das Redes Físicas Escolares Públicas do estado do Rio Grande do Sul, em caráter emergencial, recepcionou em seu art. 3º, § 3º possibilidade restrita para a solicitação de recursos extras no PNATE:

Art. 3º A destinação dos recursos de que trata o art. 2º se restringirá às escolas localizadas nos municípios listados na Portaria SEDEC/MDR nº 1.377, de 2024, ou outra que venha a substituí-la, observando-se o disposto nos arts. 4º e 5º desta Resolução.

§ 3º A solicitação de recursos extra do PNATE será efetuada pela Entidade Executora - EEx e do Programa Caminho da Escola pelo município. (Brasil, 2024)

2.2.3 Métricas e Indicadores do PNATE

São grandes os desafios enfrentados pelo FNDE para a implementação de uma política pública como o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar – PNATE e do Programa Caminho da Escola. Dentre eles pode-se mencionar a grande diversidade cultural, econômica e social, existente entre os mais de 5.500 municípios Brasileiros e a vasta dimensão territorial do país.

O Brasil é um país de dimensões continentais, com 8.510.820,623 km², e de acordo com o IBGE, possui em 2024, uma população estimada em 212,6 milhões de habitantes. Diante desses números, fica evidente que prover os serviços essenciais aos cidadãos de todas as regiões do país se torna um desafio para os governantes e para a sociedade como um todo. Todavia, a obrigação do Estado de disponibilizar transporte aos educandos não se apresenta como um problema muito grande nas áreas urbanas que possuem sistemas de transporte coletivos para grande parte da população, mas as dificuldades emergem quando as distâncias são maiores e envolvem a área rural (FNDE/CEFTRU, 2008).

Nesse contexto, a política pública e seus gestores buscam propostas para o constante aperfeiçoamento no cálculo do valor per capita, repassado anualmente aos municípios que oferecem o serviço de transporte escolar de forma gratuita a seus alunos da rede básica pública de ensino e ao custo do transporte escolar, como subsídio as propostas de equidade no repasse de recursos.

2.2.3.1 Métricas do PNATE Para a Repasse de Recursos aos Entes Federados

Para a distribuição de recursos de forma equitativa, os dados utilizados para a distribuição de recursos do PNATE levam em consideração o contexto educacional por meio do IDEB, a situação de pobreza municipal, o tamanho de sua área e o tamanho da população rural. Até o presente momento, essas variáveis são consideradas importantes para a definição do valor per capita de recurso destinado a cada município pelo PNATE. A maioria dos indicadores listados são extraídos do Censo Escolar e refletem o cenário educacional e sua qualidade nos municípios brasileiros, tendo por objetivo principal subsidiar as políticas nacionais, estaduais e municipais para a educação.

Não obstante, o Transporte Escolar considera as informações obtidas todos os anos nos Censos Escolares anteriores, e, nessa perspectiva, este estudo considerou informações como a taxa de evasão, distorção idade-série e abandono escolar extraídos dessa base de dados. Também extraídos do Censo Escolar, o número de estudantes que utilizam o Transporte Escolar também foi considerado, bem como sua caracterização em Transporte Escolar Aquaviário e Rodoviário.

Com a definição das informações, estabeleceu-se o disposto no art. 7º, § 1º, a metodologia para a distribuição dos recursos do PNATE, sendo composta pelas seguintes variáveis: área total do município; número de alunos transportados no modo rodoviário; o número de alunos transportados no modo aquaviário; a taxa de abandono e a taxa de distorção idade-série.

O cálculo do valor per capita da distribuição a partir do montante de recursos disponibilizados anualmente apresenta a seguinte fórmula:

$$PercaptaD_{(i)} = \left(\frac{RecursoDist}{\sum_{i=1}^n \frac{NP(i)}{Max_{NP}} \times TAL_{(i)}} \right) \times \frac{NP(i)}{Max_{NP}}$$

Em que:

PercaptaD(i) = valor per capita da distribuição a partir de um montante de recursos pré-definido

NP(i) = novo valor per capita

TAL(i) = total de alunos transportados

MaxNP = maior valor per capita que um município recebe

RecursoDist = total de recursos disponível para a distribuição

i = município de análise

n = número de municípios da análise

O cálculo do valor total a ser repassado ao ente executor, após a definição do valor per capita, será realizado conforme a seguinte fórmula:

$$TotalM_{(i)} = PercaptaD_{(i)} \times TAL_{(i)}$$

Em que:

TotalM(i) = total de recursos a ser aportado no município a partir de um montante pré-definido

PercaptaD(i) = valor per capita da distribuição a partir de um montante de recursos pré-definido

TAL(i) = total de alunos transportados

i = município de análise.

Verificamos com o cálculo que a metodologia para a distribuição dos recursos do PNATE, entre outros critérios, é composta pelas seguintes variáveis: área total do município; número de alunos transportados no modo rodoviário; o número de alunos transportados no modo aquaviário; a taxa de abandono e a taxa de distorção idade-série.

2.2.3.2 Métricas do PNATE Para o Cálculo do Custo do Transporte Escolar

Os custos representam gastos no consumo de bens e/ou serviços para a produção de outros bens ou serviço, os custos podem ser divididos em fixos e variáveis. No caso do Transporte Escolar, os custos fixos são aqueles que ocorrem independente se houver aula ou não, como a remuneração dos motoristas - mesmo não havendo aula, possuem o direito de receber seus salários. Os custos variáveis são aqueles que ocorrem apenas quando há aula efetivamente e os veículos transportam os alunos. Por exemplo, o custo com o combustível.

Nesse caso, se o veículo estiver parado, não há custo com combustível, pois não há consumo; assim, os custos variáveis vão ocorrer quando houver operação do Transporte Escolar.

Já as despesas, englobam todos os valores despendidos pela instituição para garantir a manutenção de estrutura mínima necessária para o funcionamento de suas atividades. Ex.: setor administrativo, marketing, entre outros.

Para compreender a metodologias para o cálculo do Transporte Escolar, é importante salientar que as metodologias propostas podem ser aplicadas para definir o custo total do Transporte Escolar do ente, como também, estimar o custo de uma rota específica. A definição de como será aplicada dependerá do propósito de cada gestor. Assim, o Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação – FNDE, em parceria com universidades federais, desenvolveu duas metodologias de cálculo do custo de operação do Transporte Escolar, para o custo do transporte mais utilizado, o rodoviário e outra metodologia de custo para o modo aquaviário e para determinar o custo total de operação do Transporte Escolar no Município, é importante entender alguns conceitos:

1. **Quilometragem mensal dos veículos rodoviários:** a quilometragem mensal percorrida pela frota do Transporte Escolar é resultado do somatório da quilometragem total percorrida em todas as rotas, considerando todos os períodos de operação (manhã, tarde e noite), multiplicando pelo número de dias letivos em um mês (FNDE/CEFTRU,2008a). A definição da quilometragem mensal é realizada apenas para a estimativa do custo no modo rodoviário, pois, para o aquaviário, a unidade de medida é baseada nas horas de operação.
2. **Horas de operação dos veículos aquaviários:** o número médio de horas de operação de uma embarcação-tipo consiste no tempo necessário para realizar o transporte dos alunos que utilizam o Transporte Escolar, no modo aquaviário, ao longo de um dia de operação. Esse tempo é igual ao somatório dos tempos/percurso de todas as rotas existentes no município, considerando todos os períodos de operação (manhã, tarde, noite) (FNDE/CEFTRU, 2008b)
3. **Veículo-Tipo:** devido à grande diversidade de tipos e modelos de veículos utilizados no Transporte Escolar, definiu-se um método para determinação do veículo-tipo (FNDE/CEFTRU, 2008a). Dessa forma, o veículo-tipo é uma representação percentual dos tipos de veículo que atuam no Transporte Escolar dentro do município. O veículo tipo deve ser determinado por modo de transporte, ou seja, um para o modo rodoviário e outro para o modo

aquaviário. Para determinar o veículo-tipo deve-se fazer um levantamento de todos os veículos que operam no Transporte Escolar no município, separando-os em rodoviários e aquaviários, e coletando suas principais características. Após serem agrupados, deve-se determinar a frequência, em porcentagem, de cada veículo encontrado, ou seja, definir a participação de cada um na frota do município.

2.2.3.2.1 Métricas Para o Cálculo do Custo do Transporte Escolar Rodoviário

Metodologia de Custos no Modo Rodoviário: Para entender a Metodologia de Custos no Modo Rodoviário, como aduzido anteriormente, a metodologia de cálculo do custo do Transporte Escolar no modo rodoviário pode ser dividida em custos fixos e variáveis, conforme tabela abaixo:

Modo Rodoviário	
Custos Fixos = Depreciação + Remuneração + Pessoal + Administrativos	Custos Variáveis = Combustível + Óleos e Lubrificantes + Rodagem + Peças e Acessórios
Depreciação: consiste na perda do valor de um bem, devido ao uso, degradação ou obsolescência tecnológica. Esse valor é calculado, pois todo bem, como por exemplo, o ônibus, possui uma vida útil limitada. Assim, o veículo será utilizado por um período de tempo, perdendo sua utilidade e valor em função do uso, da ação do tempo ou da obsolescência.	Combustível: o custo com combustível é definido a partir do preço do litro do combustível utilizado pelo veículo e seu consumo para a realização do Transporte Escolar. É importante observar que cada veículo pode adotar tipos diferentes de combustível e também apresentar índices de consumo distintos
Remuneração do Capital: também conhecida como custo de oportunidade, representa o valor da melhor alternativa de investimento que uma empresa pode escolher. Assim, a remuneração do capital significa o valor que a empresa de transporte escolar obterá se optasse em investir em outro negócio, ao invés de realizar atividades com o transporte escolar	Óleos e Lubrificantes: o custo com óleos e lubrificantes é definido pelo consumo desses insumos e o custo do litro desses óleos e lubrificantes. Caso o município não tenha o consumo real desses insumos, o cálculo do seu custo pode ser estimado a partir do consumo com o do óleo diesel, a partir da adoção de um coeficiente de consumo de óleos e lubrificantes.
Custo com Pessoal: envolve os custos com motorista, custo com pessoal da manutenção e custo com o monitor, caso exista. Assim, nesse custo são computados tanto o salário dos profissionais como os encargos sociais envolvidos.	Rodagem: os custos com a rodagem envolvem aqueles com os pneus. Ou seja, o valor do pneu novo, das recapagens e da vida útil do pneu.
Custos Administrativos: envolvem IPVA, licenciamento, seguro DPVAT, seguro de responsabilidade civil e seguro de danos pessoais e materiais.	Peças para Manutenção: o custo com peças é calculado a partir do consumo mensal desses insumos e o preço de cada um. Caso o município não tenha o controle real desse custo, o mesmo pode ser estimado como um valor percentual do preço médio do veículo, definido a partir de um coeficiente de consumo de peças para manutenção.

Fonte: FNDE/UFG, 2019

O custo total do modo rodoviário é obtido a partir da multiplicação dos custos fixos por doze e dos custos variáveis por dez, assim: $\text{Custo no modo rodoviário} = (12 \times \text{Custos fixos} + 10 \times \text{Custos variáveis})$

A multiplicação dos custos fixos por doze se dá em função de que o mesmo ocorre durante o ano todo, sendo então multiplicado pelo número de meses do ano, uma vez que, como visto anteriormente, seus custos são contínuos, independente da operação do serviço.

Já os custos variáveis são multiplicados por dez porque o mesmo só é calculado durante um ano letivo, que geralmente é composto por 10 meses.

2.2.3.2.2 Métricas Para o Cálculo do Custo do Transporte Escolar Aquaviário

Como no modo rodoviário, o custo do Transporte Escolar no modal aquaviário também pode ser dividido em custos fixos e variáveis, conforme quadro sinóptico:

Modo Aquaviário	
Custos Fixos = Depreciação + Remuneração + Tripulação + Seguros + Manutenção e Reparos	Custos Variáveis = Combustível + Lubrificantes
Depreciação: consiste na perda do valor de um bem, devido ao uso, degradação ou obsolescência tecnológica. Esse valor é calculado, pois todo bem possui uma vida útil limitada, por exemplo, as lanchas escolares. Assim, a embarcação será utilizada por um período de tempo, perdendo sua utilidade e valor em função do uso, da ação do tempo ou da obsolescência	Combustível: representa o custo que se tem com combustível para as embarcações. Seu cálculo inclui a potência instalada no motor, a densidade do combustível, seu consumo específico, o preço do combustível e o número de horas que uma embarcação-tipo opera em um dia.
Remuneração do Capital: também conhecida como custo de oportunidade, representa o valor da melhor alternativa de investimento que uma empresa pode escolher, assim, a remuneração do capital significa o valor que a empresa de transporte escolar obterá se optasse em investir em outro negócio, ao invés de realizar atividades com o transporte escolar no modo aquaviário.	Óleos e Lubrificantes: corresponde aos custos com óleos e lubrificantes para as embarcações. Assim como nos custos com combustíveis, para determinar o custo com lubrificantes também envolve a potência instalada do motor, a densidade do lubrificante, seu consumo específico, o preço do lubrificante e o número de horas que uma embarcação-tipo opera.
Custo com Salário da Tripulação: representa os custos mensais com o pessoal que trabalha nas embarcações como o barqueiro, o monitor, caso exista, e pessoal da manutenção. Assim, nesse custo são computados tanto o salário dos profissionais, como os encargos sociais envolvidos.	
Seguros: correspondem aos valores mensais para o custeio dos seguros necessários para operar as embarcações envolvidas com o transporte escolar, tais como: seguro de casco, seguro de responsabilidade civil e seguro obrigatório de danos pessoais.	
Manutenção e Reparos: são os custos que o operador possui para manter a embarcação em bom estado de uso.	

Fonte: FNDE/UFG, 2019

Observa-se que no transporte aquaviário, o custo referente à manutenção e reparos foi considerado como fixo, pois, para que a embarcação se mantenha apta a operar, ela deve passar por alguma manutenção periódica, mesmo que não esteja sendo utilizada; como é o caso da operação de calafetação ou reparos do casco, que promove a vedação do barco, impedindo a entrada de água.

Assim, o custo total do modo aquaviário é obtido a partir da multiplicação dos custos fixos por doze e dos custos variáveis por dez, com a respectiva métrica: Custo no modo aquaviário = $(12 \times \text{Custos fixos} + 10 \times \text{Custos variáveis})$

No modal aquaviário, a multiplicação dos custos fixos por doze se dá em função de que o mesmo ocorre durante o ano todo, sendo então multiplicado pelo número de meses do ano, uma vez que, como visto anteriormente, seus custos são contínuos, independente

da operação do serviço. Já os custos variáveis são multiplicados por dez por razão do período letivo, assim como no cálculo do modal rodoviário.

Existe preocupação da União com esta métrica, pois as populações ribeirinhas registram os mais baixos IDHs da federação e por questão de equidade, o planejamento prevê parcerias com Instituições ligadas a Universidades Federais para o realinhamento do cálculo e variáveis e melhoras na prestação do serviço público de transporte escolar, contribuindo na qualidade de ensino daquelas regiões.

2.2.3.2.3 Igualdade e Equidade no Transporte Escolar

Sabe-se que é papel do Estado ser um agente distribuidor e assegurador de oportunidades iguais de participação nos diversos setores da sociedade, por meio da educação. Considerando que tratar todos como iguais na forma da lei não é suficiente para que todos tenham as mesmas oportunidades sociais, é preciso tratar as pessoas, também, de formas desiguais, em função de que cada indivíduo possui suas particularidades e especificidades que os tornam diferentes. Essas diferenças podem ser eliminadas ou amenizadas ao serem repensadas pelo princípio da equidade, e não apenas pelo da igualdade, para que possa assegurar que indivíduos antes excluídos tenham acesso, por exemplo, à educação. Trata-se de uma diferenciação com vistas a promover a justiça social.

Considerando o princípio da igualdade, não se buscou variáveis que o representassem, uma vez que o mesmo já está garantido pelo próprio conceito do programa, que busca oferecer transporte escolar a todos os alunos da educação básica pública, residentes em área rural, por meio de assistência financeira, em caráter suplementar, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, sendo de uso exclusivo para o transporte escolar dos alunos. Assim, é garantido igualdade de condições a todos os alunos que se enquadram no perfil estabelecido pelo programa.

Entretanto, o princípio da equidade passa a ser utilizado com a finalidade de reconhecer as diferenças e dar, assim, um tratamento diferenciado a todos. É importante salientar que o conceito de equidade deve incluir e, ao mesmo tempo, transcender o de igualdade. Dessa forma, o conceito de equidade também inclui o de justiça social e não se limita às práticas de igualdade, que teoricamente não são necessariamente justas, reconhecendo a existência de tratamento desigual nos processos, a fim de formar grupos iguais a partir de pontos de partida desfavorecidos, ou seja, busca entender as necessidades distintas de cada município.

Para a estimação das cargas fatoriais das variáveis do modelo, foi utilizado o método de análise fatorial, onde todos os testes de consistência deram favoráveis, resultando nas cargas fatoriais apresentadas na Tabela abaixo:

Variáveis e suas cargas fatoriais	
Variáveis	Carga Fatorial
Área do Município	0,361
Alunos transportados no aquaviário	0,394
Alunos transportados no rodoviário	0,348
Evolução da distorção idade-série	-0,447
Evolução da taxa de abandono	-0,382

Fonte: FNDE/UFG, 2019

Dentre as cargas fatoriais das variáveis de equidade, observa-se que a do número de alunos transportados no modo aquaviário é a maior, sendo de 0,39, ficando a do número de alunos transportados no modo terrestre em terceiro lugar, com uma carga fatorial de 0,34. Isso ocorre pois no modelo considera que o transporte aquaviário é mais complexo, ou seja, caso tenha dois municípios com a mesma área, e o mesmo número de alunos transportados, mas um transporta somente no rodoviário e o outro somente no aquaviário, aquele que transporta exclusivamente no aquaviário receberá um valor per capita superior ao do que transporte exclusivamente pelo modo rodoviário. Como dito, essa diferença é justificada pela maior complexidade que ocorre na operação do transporte aquaviário, em comparação com o rodoviário, o que acarreta um custo operacional superior.

3. CONTROLE SOCIAL

Com a instituição do Plano de Desenvolvimento da Educação - PDE, em 2007, foram adotadas estratégias como Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica e Valorização dos Profissionais da Educação -FUNDEB, um fundo especial de natureza contábil que distribui recursos conforme o censo escolar e o número de alunos matriculados nas escolas públicas da rede de ensino básico do país.

Os recursos do FUNDEB são de natureza pública, portanto, é necessário que sua aplicação seja fiscalizada. Com esse intuito, surgiu o Conselho de Acompanhamento e Controle Social do FUNDEB, o CACS/FUNDEB. O Conselho Social foi instituído pela Lei nº 11.494 de 20 de junho de 2007 e trata-se de um órgão colegiado, cuja função principal é proceder ao acompanhamento e o controle social sobre a distribuição, a transferência e a aplicação dos recursos do FUNDEB no âmbito de cada esfera: Municipal, Estadual, distrital ou Federal.

Os CACS – Conselho de Acompanhamento e controle Social, esta em perfeita combinação ao exercício da democracia participativa na definição de políticas públicas educacionais e no acompanhamento da coerência das ações de governo com essas políticas, o que implica na vigilância sobre a aplicação dos recursos públicos voltados a essas políticas. Logo, os CACS são importantes para garantir a transparência no uso dos recursos públicos destinados à educação. Nesse sentido, a legislação confere aos CACS/ FUNDEB a competência para acompanhar e controlar a execução dos recursos federais transferidos pelos programas de apoio educacional e assim, ajudar os conselheiros a entenderem suas atribuições para que atuem na defesa do uso correto dos recursos públicos, o que leva à garantia do direito à educação de qualidade para todos e todas.

O Conselho de Acompanhamento e Controle Social do Fundeb, tem como atributo acompanhar e controlar a distribuição, a transferência e a aplicação dos recursos do Fundo, no âmbito das esferas municipal, estadual e federal. Os conselheiros influenciam na gestão de recursos financeiros e na gestão da frota do Transporte Escolar podendo realizar visitas às escolas, residências e pontos de embarques dos alunos, empresas contratadas ou em locais relacionados ao Transporte Escolar, a fim de verificar se os recursos estão sendo usados conforme a normatização e ao planejado.

Logo, a participação do CACS/FUNDEB com a emissão de Parecer sobre a execução do PNATE é fundamental para garantir a correta aplicação dos recursos do PNATE e para que estes continuem sendo transferidos aos Municípios, Distrito Federal e Estados, pois

a falta do seu parecer poderá resultar na suspensão dos futuros repasses dos Programas de Transporte Escolar. Caso a prestação de contas seja apresentada com falhas, o gestor local terá prazo para apresentar novos documentos que sanem as pendências indicadas ou responder judicialmente conforme determina legislação vigente conforme as atribuições previstas ao longo do art. 33 da Lei nº 14.113, de 25 de dezembro de 2020, em especial ao disciplinado no § 2º, inciso III, integrando o Conselho como parte fundamental na análise de prestação de contas, bem como o cumprimento dos objetos e o alcance do objetivo do Programa. Assim, reza o epígráfico:

§ 2º Aos conselhos incumbe, ainda:

III - acompanhar a aplicação dos recursos federais transferidos à conta do Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE) e do Programa de Apoio aos Sistemas de Ensino para Atendimento à Educação de Jovens e Adultos (PEJA) e, ainda, receber e analisar as prestações de contas referentes a esses programas, com a formulação de pareceres conclusivos acerca da aplicação desses recursos e o encaminhamento deles ao FNDE. (Brasil, 2020)

Conforme a Resolução nº 18, de 22 de outubro de 2021, em seu art. 22, são atribuições do CACS/FUNDEB, além das já aduzidas competências previstas na Lei nº 14.113 de 2020:

Art. 22. Observadas as competências previstas na Lei nº 14.113, de 2020, (art. 33), no âmbito do PNATE, são atribuições do CACS/Fundeb:

I - monitorar e fiscalizar a aplicação dos recursos e o cumprimento das diretrizes previstas nesta Resolução;

II - analisar a prestação de contas da EEx e emitir parecer conclusivo acerca da execução do Programa por meio do Sistema de Gestão de Conselhos - Sigecon;

III - comunicar ao FNDE, aos tribunais de contas, à Controladoria-Geral da União - CGU, ao Ministério Público Federal - MPF e aos demais órgãos de controle qualquer irregularidade identificada na execução do PNATE, inclusive em relação ao apoio para o funcionamento do CACS, sob pena de responsabilidade solidária de seus membros;

IV - fornecer informações e apresentar relatórios referentes ao acompanhamento da execução do PNATE, ao FNDE, sempre que solicitado;

V - realizar reuniões, no mínimo trimestralmente, para discussões sobre a aplicação dos recursos do PNATE e a apreciação da prestação de contas; e

VI - fiscalizar e acompanhar, contínua e periodicamente, a execução do PNATE nos veículos escolares e nas rotas do transporte escolar correspondentes à respectiva rede de ensino. (Brasil, 2021)

Desse modo, o CACS/FUNDEB é responsável pelo controle dos recursos financeiros repassados pelo FNDE para a aquisição de veículos do Programa Caminho da Escola. Sua ação influencia na gestão dos recursos financeiros, pois verificam como os recursos estão sendo usados e se estão sendo usados conforme foi pré-definido, averiguando, por exemplo, se os registros contábeis de aquisição de equipamentos estão de acordo com o recurso

gasto, se o preço do combustível está condizente com o do mercado, entre outros. Considerando as competências gerais do CACS, apresentadas anteriormente, percebe-se que atuam diretamente no acompanhamento das atividades que influenciam na gestão do Transporte Escolar.

É importante registrar que o Conselho Social não tem estrutura administrativa própria e os membros não recebem qualquer espécie de remuneração pela participação no colegiado, seja em reunião ordinária ou extraordinária, porém as atividades exercidas pelos conselheiros são consideradas de relevante interesse social. Os membros terão mandato de dois anos, atuarão com autonomia, sem vinculação ou subordinação ao poder Executivo local. Cabe a cada setor ou categoria indicar seu representante para atuar nesse conselho. Importante salientar que o art. 34, da Lei nº 14.113/2020 disciplina a composição diversificada dos membros do Conselho Social, categorizando para as esferas federativas, as competências e representatividade de cada conselheiro, como professores, diretores de escolas, pais de alunos, além de representantes do governo local.

Além do Controle Social, na leitura dos dispositivos mencionados, compreende-se que qualquer pessoa, física ou jurídica, poderá apresentar denúncia de irregularidades identificadas na aplicação dos recursos do Programa Nacional do Transporte do Escolar. As denúncias podem ser feitas a diversas instâncias, não somente ao Tribunal de Contas da União - TCU, mas também aos órgãos de controle interno do Poder Executivo Federal, ao Ministério Público e a controladoria Geral da União.

Necessariamente, as denúncias devem expor sumariamente o ato ou fato censurável, além de identificar o órgão da administração pública, o responsável por sua prática e a data do ocorrido. Quando a denúncia for apresentada por pessoa física, deverá ser fornecido o nome legível, o endereço e cópia autenticada de documento que ateste a sua identificação ou declarada a forma anônima, preservado os sigilos. Quando o denunciante for pessoa jurídica com partido político, associação civil, entidade sindical etc., deverá ser encaminhada cópia de documento que ateste sua constituição jurídica.

4. PRESTAÇÃO DE CONTAS

O controle das finanças públicas é questão vital para a estabilidade econômica e para credibilidade das instituições. Os gastos públicos, quando executado de forma coerente com suas finalidades atendem de forma cabal e qualitativa as necessidades da coletividade. O trabalho mútuo dos entes federados por meio de seus gestores juntamente com a sociedade em prol da execução, acompanhamento e melhoria do fornecimento de determinado programa propicia redução de despesas e economia das receitas públicas, bem como suprimentos de determinada demanda.

A execução dos Programas é regida por instrumentos legais disponíveis no sítio do FNDE que devem ser estudados pelos gestores dos entes federados que os colocarão em prática na aquisição do veículo escolar e na aquisição de serviços e bens para sua manutenção, pois conhecendo a legislação prevenirá erros na aplicação dos recursos e permitirá aproveitá-los de maneira eficaz e integral.

O passo final é a prestação de contas que consiste na comprovação da execução da totalidade, ou, se for o caso, de parte dos recursos financeiros recebidos, incluindo os rendimentos oriundos de aplicação no mercado financeiro. O processo é efetivado por meio de documentos que comprovem a correta aplicação dos recursos repassados no desenvolvimento do Programa, de acordo com as regras previstas na legislação.

Esse processo é importante, pois conforme o art. 70, parágrafo único da Constituição Federal de 1998, que determina que, em se tratando de recursos, bens e valores públicos ou pelos quais a União responda, é obrigatória a prestação de contas. A obrigação legal em prestar contas é o ato de transmitir informações confiáveis e relevantes a respeito do que se é responsável, informando para onde os recursos disponibilizados são destinados a fim de promover a avaliação da gestão.

Entretanto, é necessário frisar que em relação à titularidade e responsabilidade do executor, independente da situação ou adversidade, o contrato avençado entre a prestadora de serviço e o ente federado, é instrumento de negócio jurídico corriqueiro e desempenha um papel fundamental no âmbito das relações cotidianas, sendo regido pelos princípios da autonomia da vontade, da boa-fé objetiva e do equilíbrio contratual, sendo seu cumprimento e acompanhamento de responsabilidade do ente executor.

Isso posto, observada a Resolução FNDE nº 18/2021, o FNDE não fiscaliza qualquer certame licitatório relacionado a execução do PNATE ou é parte dos epígrafados contratos, nem avalia a integridade e capacidade técnica de qualquer prestador de serviço, vez

que existe neste Instrumento, dispositivos que regulam o negócio jurídico e a produção dos seus efeitos, competindo ao FNDE atuar em conformidade ao orientado pelas Resoluções inerentes ao Programa e ao atinente administrativo.

Esta lacuna é devida a gestão do transporte escolar ser da responsabilidade dos gestores municipais, bem como a manutenção e guarda dos veículos escolares e de seus subsídios para manutenção da oferta de serviço de transporte escolar a população beneficiada, uma vez que a realidade e as dificuldades relativas à execução do Programa devem ser aferidas e reformuladas pelo gestor responsivo.

A Resolução FNDE nº 18/2021, em seu Capítulo VI, disciplina os critérios para destinação e movimentação dos recursos que deverá ser observada pelo Município durante a execução do Programa, registrado as aquisições realizadas e serviços tomados com os inerentes recursos na etapa do envio, com posterior análise da obrigação legal em prestar contas por esta Autarquia.

Destarte, vencido os prazos para os registros das contas no Sistema SIGPC, uma vez liberada a situação de prestação de contas, a Coordenação de Apoio ao Transporte Escolar - COATE, é responsável pela análise técnica do PNATE, cabendo a Coordenação Geral de Prestação de Contas - CGAPC, exarar o Parecer Conclusivo de Contas, etapa em que serão observados a admissibilidade das despesas em razão aos pressupostos da política pública de transporte escolar, malversação e outros fatos e atos que causaram prejuízo ao erário ou agravo social, que possam ressoar e percutir na manutenção e desenvolvimento do ensino público, em consonância com as disposições estabelecidas no parágrafo 5º da Resolução do Conselho Deliberativo - CD/FNDE nº 2, de 18 de janeiro de 2012:

§ 5º A análise financeira das prestações de contas é responsabilidade da Coordenação Geral de Contabilidade e Acompanhamento de Prestação de Contas da Diretoria Financeira do FNDE (CGCAP/DIFIN) e a responsabilidade pela análise técnica caberá às demais unidades do FNDE, às Secretarias do MEC e aos órgãos gestores das políticas públicas dos recursos geridos pela Autarquia. (Brasil, 2024)

Importante ressaltar que em conformidade ao art. 22 da Resolução do Programa, o acompanhamento e o controle social sobre a aplicação dos recursos do PNATE serão realizados nas respectivas Entidades Executoras, pelos Conselhos de Acompanhamento e Controle Social do Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica – CACS/FUNDEB:

Desta forma, o Processo de Prestação de Contas é o procedimento administrativo para analisar a execução, as metas e resultados da parceria com a apresentação

de contas pela organização da sociedade civil e posterior análise e manifestação conclusiva dessas contas por parte da administração pública, conforme o art. 2º, XIV, e art. 8, IV e art.72 da Lei 13.019/14.

4.1 Pareceres que Integram o Processo de Obrigação Legal em prestar Contas

As informações e documentos apresentados serão analisados considerando os aspectos financeiros e técnicos, esses aspectos são aferidos de acordo com parâmetros estabelecidos nos respectivos sistemas, considerando as informações geradas a partir das respostas ofertadas pelos gestores/executores.

Os Aspectos Financeiros são avaliados no cumprimento da formalidade na verificação da conformidade dos documentos apresentados, assim como no exame da correta e regular aplicação dos recursos, inclusive quanto à legalidade dos gastos.

Assim, o exame da execução física e do alcance dos objetivos indicados pelas normas dos Programas de Transporte Escolar, inclusive nos Termos de Compromissos no âmbito do Plano de Ações Articuladas, formam os Aspectos Técnicos, podendo valer-se de laudos e relatórios de inspeção no local.

O Banco do Brasil, quando solicitado, fornece extrato bancário da conta do Fundeb ao FNDE, aos membros do conselho, deputados, vereadores, Ministério Público e Tribunais de Contas. No caso do conselho, para obter o extrato basta procurar o gerente da agência do Banco do Brasil onde é mantida a conta Fundeb, com documento de identificação que comprove sua condição de conselheiro.

Encerrados os prazos de manifestação do ente federado, o FNDE fará a verificação das contas, decidindo pela aprovação: quando estiverem regulares, pela aprovação com ressalvas, quando verificadas falhas que não comprometam a regularidade e desaprovação, quando constatadas falhas que comprometam a regularidade.

4.1.1 Parecer do Controle Social do FUNDEB

O Conselho de Acompanhamento e Controle Social do FUNDEB (CACS/FUNDEB), deve analisar e emitir, até 30 de abril do ano subsequente ao da efetivação do crédito, o parecer conclusivo sobre as prestações de contas do PNATE por meio do Sistema de Gestão de Conselhos - SIGECON. O Sistema de Gestão visa contemplar todos os procedimentos necessários para que os conselhos de controle social dos programas do FNDE,

para que possam efetuar seu parecer conclusivo sobre a prestação de contas de suas Entidades Executoras.

Assim, no âmbito do PNATE, o CACS/FUNDEB deverá analisar toda a documentação disponível na Aba de Execução e Acompanhamento. Desde o Termo de Compromisso e a subação ou iniciativa aprovada até a documentação comprobatória de execução inserida pelo gestor municipal, ou seja, o gestor deverá fornecer ao Conselho Social que será preenchido pelo presidente do conselho, que tem a senha de acesso ao SIGECON, desde que a situação no cadastro do FUNDEB esteja regular. O presidente atual poderá se reunir com os conselheiros dos mandatos anteriores para que esses possam auxiliá-lo na elaboração dos pareceres de gestão anteriores que infira a situação de inadimplência ao ente e impeça o repasse de recursos.

É imprescindível que a reunião dos conselheiros seja registrada em ata e que o parecer seja elaborado de forma a apresentar todas as fases da execução do PNATE, seja registrado em formulário próprio, assinado pelo presidente do conselho do Fundeb ou seu representante legal.

O Parecer é feito de forma on line, com o preenchimento de quesitos pré formatados e espaço para anotações e observações, um questionário simples e de fácil preenchimento, com a função de identificar prejuízos financeiros, como impugnação de despesa, despesa não comprovada ou não aplicação no mercado financeiro, resultando, como nos outros Pareceres técnico e conclusivo, em aprovação, aprovação parcial e reprovação das contas.

4.1.2 Parecer Técnico

O parecer técnico é o documento utilizado para determinar se as especificações do material/serviço apresentadas pelos entes federados estão de acordo com as exigências ou restrições técnicas que constam nas Resoluções. Dessa forma, o parecer técnico tem natureza meramente opinativa, entretanto é indispensável nos processos de prestação de contas.

O Parecer Técnico de Contas é exarado pela Área Técnica do Programa respectivo de Transporte escolar do FNDE, observado o Parecer do Conselho do Fundeb e a legislação vigente. Assim, como o Parecer Conclusivo, o Parecer Técnico é exarado com análise e expedição de documentação escrita e apensa ao Sistema de Prestação de Contas o SIGPC.

4.1.3 Parecer Conclusivo de contas

O parecer conclusivo de contas é um documento que analisa a prestação de contas de recursos, como os repassados por um órgão concessor a uma entidade, a prestação de contas é uma obrigação em razão de recursos públicos fornecidos nas parcerias de interesses comuns, originados tanto de recursos próprios por meio de termos que são decorrentes de chamamentos públicos e, por meio de emendas parlamentares, cujos parceiros são predefinidos.

De acordo com o ordenamento, se houver indício de irregularidade na prestação de contas, o FNDE pode requisitar, diretamente, informações adicionais, além de determinar diligências específicas para a complementação dos dados ou para o saneamento das falhas, com a perfeita identificação dos documentos ou elementos que devem ser apresentados. O prazo para cumprir essas diligências, é, em média, de quinze dias contados da data da intimação, sob pena de inscrição na inadimplência do SIGPC caso ele não seja atendido.

Se a Prestação de contas conclusiva for pela reprovação, o ente federado ainda terá um prazo de trinta dias para regularizar sua situação ou, em último caso, devolver os recursos por meio de GRU ao Tesouro Nacional. Esgotado este prazo, se forem sanadas as irregularidades ou falhas formais pelo ente federado, será emitido o parecer de aprovação total das contas para deliberação do Ordenador de Despesas e providências posteriores quanto aos devidos registros de aprovação por parte do FNDE.

Entretanto, se não forem sanadas as irregularidades ou falhas formais pelo ente federado, e havendo evidência da ocorrência de prejuízo ao erário público, será emitido o parecer de não aprovação ou, conforme o caso, de aprovação parcial das contas para deliberação do Ordenador de Despesas do FNDE e providências posteriores quanto aos devidos registros. Neste caso, a área de tomada de contas especial do FNDE deverá adotar as providências de sua alçada, se for o caso.

Identificadas falhas formais que não acarretem prejuízo ao Erário Público e que não comprometem o julgamento da correta e regular aplicação dos recursos, as contas poderão ser aprovadas com ressalvas e, neste caso, o Tribunal de Contas da União deverá ser informado pelo FNDE.

4.1.4 Tomada de Contas Especial

Na hipótese de não apresentação ou da não aprovação da prestação de contas, o FNDE providenciará a instauração de Tomada de Contas Especial e a inscrição do débito e

registro dos responsáveis no Cadastro Informativo de Créditos não Quitados do Setor Público Federal - CADIN.

Primeiro, serão aplicadas ao ente e ao gestor que deu causa, as cominações previstas na legislação quando deixar de prestar contas ou forem identificados graves indícios de danos ao erário, registrando-se a inadimplência e instaurando Tomada de Contas Especial, cabendo ao gestor municipal sucessor prestar contas dos recursos referentes ao ano anterior, sob pena de responsabilidade solidária;

Na impossibilidade do sucessor prestar contas de recurso anterior a seu mandato deverá protocolar junto ao Ministério Público representação contra o ex-gestor faltoso, sem prejuízo de outras medidas;

Assim, para instruir a representação deverá apresentar, no mínimo;

- Qualquer documento disponível referente ao repasse dos recursos, inclusive extratos da conta corrente específica;
- Relatório das ações empreendidas com os recursos transferidos;
- Qualificação do ex-administrador faltoso, inclusive com endereço atualizado, se houver;
- Documento que comprove situação atualizada quanto à adimplência do município perante o FNDE, a ser obtido por meio do atendimento institucional da própria autarquia

4.2 Prestação de Contas do Programa Caminho da Escola

A prestação de contas do Programa Caminho da Escola deve ser elaborada pelos gestores municipais, estaduais ou distritais no Sistema Integrado de Monitoramento, Execução e Controle do Ministério da Educação - SIMEC, na aba “Execução e Acompanhamento”. O prazo para enviar a prestação de contas das ações previstas nos termos de compromissos firmados no Plano de Ações Articuladas (PAR) pelos gestores, por meio do SiGPC deve ser feito até 28 de fevereiro do ano subsequente ao da efetivação do crédito de recursos.

Para o envio da prestação de contas, o ente federado precisa registrar no SIMEC o monitoramento da aquisição do veículo, as informações financeiras, a declaração de guarda de documentos e o relatório de cumprimento de objeto, que são documentos declaratórios.

Como o Programa Caminho da Escola é uma das ações previstas no PAR, o disposto no Artigo 10 da Lei nº 12.695, de 25 de julho de 2012, atribui ao CACS/FUNDEB o acompanhamento, o controle social e a análise das prestações de contas dos recursos repassados aos entes federados no âmbito do PAR.

Desta forma, o prazo para o gestor municipal enviar a prestação de contas é de no máximo 60 dias após o encerramento do Termo de Compromisso, geralmente ao fim de sua vigência, rescisão ou término da execução, por meio do SIMEC e o prazo para o CACS/FUNDEB enviar a análise da prestação de contas pelo SIMEC é de, no máximo, 60 dias após o envio da prestação de contas pelo gestor municipal.

Se a prestação de contas não for processada no prazo e na forma estabelecidos, o gestor municipal, estadual ou distrital, assim como o presidente do CACS/FUNDEB poderão ser responsabilizados civil, penal e administrativamente e de acordo com a normas dos Programas de Transporte Escolar, o ente federado poderá ser punido com a suspensão de repasses financeiros futuros.

É uma Prestação de Contas mais simplificada em sua análise e resultado, vez que cada veículo tem apenas uma nota fiscal e pouca documentação nos repositórios com malversações mais ponderáveis no caso de eventual sinistro, ao contrário do PNATE, que são inúmeras notas fiscais e um número muito superior de documentos a serem analisados.

4.3 Prestação de Contas do PNATE

Para o PNATE, o CACS/FUNDEB deverá emitir o parecer conclusivo sobre a prestação de contas dos recursos repassados à conta do PNATE no SIGECON até 30 de abril do ano subsequente ao da efetivação do crédito de recursos, onde deverá analisar toda a documentação disponível na Aba de Execução e Acompanhamento. Desde o Termo de Compromisso e a subação ou iniciativa aprovada até a documentação comprobatória de execução inserida pelo gestor municipal.

Existem consequências quando não houver o envio do parecer do CACS/FUNDEB da prestação de contas, caso o CACS/FUNDEB não envie parecer da prestação de contas, o FNDE solicitará ao seu presidente que regularize a situação no SIGECON no prazo de 30 dias a contar da data de ciência da solicitação, bem como notificará o gestor, por meio do SiGPC, para adotar as providências necessárias.

Atualmente a plataforma BB Gestão Ágil é utilizada nos processos de prestação de contas substituindo o Sistema de Gestão de Prestação de Contas - SiGPC. A

mudança tem o intuito de tornar a prestação de contas dos recursos destinados à educação mais integrada, ágil e transparente.

Entretanto a utilização do SiGPC foi alterada através da instituição da Solução BB Gestão Ágil como ferramenta de comprovação da execução dos recursos repassados pelo FNDE de 3 de maio, no Diário Oficial da União (DOU), por meio da Resolução nº 7/2024.

Entre as novidades, o BB Gestão Ágil centralizará as informações de receitas, gastos e documentos de despesas, proporcionando um acompanhamento mais detalhado e em tempo real, proporcionando melhorias na Integração de dados. Com a atualização contínua dos dados, será possível ter um controle mais efetivo sobre a execução financeira, garantindo maior transparência em todo o processo e proporcionando agilidade, vez que os estados e municípios enviam suas informações de maneira mais rápida e simplificada.

A implantação progressiva da solução ocorrerá inicialmente no âmbito do Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar e de outros, incluindo suas ações integradas, a partir de categorizações de despesas definidas pelo FNDE. Entretanto, até o momento deste ensaio, a prestação de contas do Caminho da Escola continua sendo realizada no Sistema SIMEC, entretanto existe previsão de que outros programas e transferências para novos ciclos de execução também poderão ser implantados de forma progressiva a partir dos novos repasses realizados e da abertura de novas contas correntes, os outros programas educacionais serão mantidos sem prejuízos, com prazos ajustados para acomodar a nova metodologia.

Com a implementação da nova ferramenta, espera-se uma melhoria significativa na gestão dos recursos educacionais, o que facilitará a rotina de gestores municipais e estaduais e garantirá que cada real investido seja devidamente contabilizado e aplicado com eficiência, trazendo benefícios operacionais substanciais, reforçando o compromisso com a transparência e a eficácia na administração dos recursos públicos, assegurando uma aplicação mais responsável e visível das verbas educacionais.

O SIGPC seguirá responsável por divulgar os resultados das análises de prestação de contas bem como as notificações do conselho social ao gestor responsivo. A intenção é que a eficiência desse processo será ampliada, pois o sistema poderá cruzar dados rapidamente, proporcionando respostas mais ágeis.

5. ORÇAMENTO E AS POLÍTICAS DE TRANSPORTE ESCOLAR

5.1 Disposição Orçamentária do Programa Caminho da Escola

Conforme consulta ao SIOP – Sistema Integrado de Planejamento e Orçamento, adjacente a data deste ensaio, elaboramos o seguinte sinóptico em relação as despesas orçamentárias:

Programa 5011 - Educação Básica de Qualidade - LOA			
0E53 - Aquisição de Veículos para o Transporte Escolar da Educação Básica - Caminho da Escola			
Ano	Dotação Atual	Empenhado	Pago
2024	798.890.030	731.392.022	23.918.295
2023	212.611.777	211.681.163	8.296.897
2022	13.095.398	7.334.099	0
2021	91.360.949	90.716.588	0
2020	175.544.105	175.127.814	3.553.410
2019	494.538.499	493.437.603	0
Total	1.786.040.758	1.709.689.289	35.768.602

Fonte SIOP – consulta ações

As despesas orçamentárias são gastos públicos que precisam de autorização legislativa para serem realizados, por meio da LOA ou de Créditos Adicionais.

Segundo o SIOP, o valor disponibilizado na LOA para 2024 foi de R\$ 465.825.000,00 e o valor total nacional, composto pela lei de meios e créditos adicionais foi de R\$ 798.890.030 para aquisição de 1.715 veículos escolares.

Para aquisição dos veículos escolares, além da disponibilidade da Lei de Meios, o FNDE conta com recursos provenientes do Tesouro Nacional, sendo uma das principais fontes a receita de arrecadação da contribuição social do Salário-Educação.

Para Isso, a Portaria nº 109, de 8 de fevereiro de 2024, atende a decisão prolatada no julgamento realizado pelo STF da ADPF nº 188 (Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental), onde haverá alteração na distribuição dos recursos das quotas destinadas aos estados, DF e municípios.

Com a decisão, diferentemente do modelo anterior, que considerava as matrículas da educação básica pública e a arrecadação da contribuição social por estado, a nova metodologia levará em conta a proporção entre as matrículas de cada rede de ensino e o total das matrículas da educação básica pública em âmbito nacional. Este ajuste visa beneficiar as regiões mais necessitadas, promovendo um efeito redistributivo mais acentuado.

A distribuição, que atualmente ocorre proporcionalmente às matrículas da educação básica pública e ao valor da arrecadação da contribuição social do salário-educação realizada no âmbito de cada estado, passará a ocorrer considerando a proporção entre as matrículas de cada rede de ensino e o total das matrículas da educação básica pública, aplicada sobre a arrecadação observada em âmbito nacional.

Com isso, serão beneficiadas as regiões mais necessitadas do País, que passarão a receber mais recursos dessa origem no ano de 2024, por força do aprimoramento do efeito redistributivo do novo critério de distribuição.

O Salário-Educação é uma contribuição social, é um tributo pago pelas empresas em geral e as entidades públicas e privadas vinculadas ao Regime Geral da Previdência Social, também estão sujeitas à contribuição social do Salário-Educação as empresas públicas e as sociedades de economia mista, que financiam a Educação Básica, sendo destinada ao financiamento de programas, projetos e ações voltados para a educação básica pública, conforme previsto no § 5º do art. 212 da Constituição Federal de 1988, conforme dispõe o Decreto nº 6.003/2006, após deduzida a taxa de administração devida à RFB, a distribuição dos recursos ocorre a União, aos estados e ao Distrito Federal e os municípios, da seguinte forma:

1. 10% da arrecadação líquida ficam com o próprio FNDE, que os aplica no financiamento de projetos, programas e ações da educação básica;
2. 90% da arrecadação líquida são desdobrados e automaticamente disponibilizados aos respectivos destinatários, sob a forma de quotas, sendo:
 - a. quota federal – correspondente a 1/3 dos recursos gerados em todas as Unidades Federadas, o qual é mantido no FNDE, que o aplica no financiamento de programas e projetos voltados para a educação básica, de forma a propiciar a redução dos desníveis socioeducacionais entre os municípios, estados e regiões brasileiras;
 - b. quota estadual e municipal – correspondente a 2/3 dos recursos gerados, por Unidade Federada (Estado), o qual é creditado, mensal e automaticamente, em contas bancárias específicas das secretarias de educação dos estados, do Distrito Federal e dos municípios, na proporção do número de matrículas, para o financiamento de programas, projetos e ações voltados para a educação básica (§ 6º do art. 212, § 6º da CF). (Brasil, 2006)

A Quota Estadual e Municipal do Salário-Educação devem ser aplicadas em ações voltadas para o Ensino Fundamental Público de 1ª a 8ª séries regular, de Educação Especial e de Educação de Jovens e Adultos na modalidade presencial com avaliação do processo, podendo financiar programas como: transporte do escolar, construção, reforma e adequação de prédios escolares, aquisição de material didático-pedagógico e equipamentos para escola, bem como a capacitação de professores, entre outros, vedada a sua destinação ao pagamento de pessoal do quadro de servidores do estado, do Distrito Federal e do município.

Desta forma, as despesas custeadas com Recursos do Salário-Educação devem estar enquadradas como programas, projetos e ações voltados para o financiamento da educação básica pública e que também pode ser aplicada na educação especial, desde que vinculada à educação básica.

As Quotas-partes do Salário-Educação pertencentes aos estados, ao Distrito Federal e aos municípios são repassadas de forma automática, em favor dos entes da Federação, sem necessidade de convênio ou outro instrumento similar, em contas bancárias específicas, abertas pelo FNDE e mantidas, a critério do respectivo ente federado, em instituição financeira oficial, o repasse financeiro ocorrerá de forma mensal, até o dia 10 de cada mês, em favor das secretarias de educação dos estados, do Distrito Federal e das prefeituras municipais, em contas específicas abertas pelo FNDE na Agência do Banco do Brasil depositária dos recursos dos fundos de participação dos estados ou dos municípios.

Abaixo o demonstrativo da distribuição anual dos recursos das quotas estaduais e municipais do Salário-Educação:

Distribuição com os Recursos do Salário-Educação		
Ano	Total	OBbs.
2024	12.291.868.101,23	De janeiro a agosto de 2024
2023	18.478.495.506,87	
2022	16.374.996.623,10	
2021	14.412.978.388,51	
2020	12.756.049.164,65	
2019	12.472.918.309,02	

Fonte: FNDE consultas

A Portaria nº 109, de 8 de Fevereiro de 2024 estabelece os parâmetros utilizados para a distribuição dos recursos da Quota Estadual e Municipal do Salário-Educação e divulga a estimativa anual de repasse aos entes subnacionais no ano de 2024 e divulga naquele mês, a previsão de arrecadação de R\$ 19.022.854.482,00, com 10% da arrecadação líquida aplicada no financiamento de projetos, programas e ações da educação básica.

Portanto verificada as fontes orçamentárias incidentes sobre o Programa, foram repassados as EEx recursos para aquisição de veículos escolares, em relação aos ônibus, considerando o número de ônibus entregues pelas montadoras aos entes, o número de entes atendidos e o valor pago no exercício, disponibilizamos o sinóptico:

Distribuição dos Recursos do Caminho da Escola				
Ano	Veículos Adquiridos	SEDUC Atendidas	Municípios Atendidos	Valor Pago

2024	335	3	207	110.783.469,63
2023	373	9	398	187.521.707,12
2022	1.635	6	209	187.228.046,79
2021	1.215		77	193.280.415,70
2020	2.149		20	3.553.409,65
2019	1.895	4	436	238.706.202,00
total	10.357			747.120.876,76

Fonte FNDE – Consulta Caminho da Escola BI

Outra fonte de aquisição dos veículos pelos entes são as emendas parlamentares, onde a Portaria Conjunta SRI/CC/MGI Nº 108, de 7 de março de 2024, da Secretaria de Relações Institucionais da Presidência da República (SRI), da Casa Civil e do Ministério da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos (MGI) – orienta sobre procedimentos e prazos pelos quais parlamentares podem alocar emendas para financiar propostas habilitadas ou selecionadas no âmbito do Programa de Aceleração do Crescimento, o Novo PAC Seleções. Para isso, podem ser direcionadas tanto emendas individuais como de bancada e de comissão.

Art. 1º Esta Portaria dispõe sobre procedimentos e prazos para operacionalização das emendas parlamentares destinadas ao apoio ao financiamento do Programa de Aceleração do Crescimento - Emendas PAC Seleções.

Parágrafo único. As Emendas PAC Seleções serão operacionalizadas em consonância com o disposto nos arts. 71, 73 a 84 da Lei nº 14.791, de 29 de dezembro de 2023 (LDO 2024), e no art. 4º, § 7º da Lei nº 14.822, de 22 de janeiro de 2024 (LOA 2024).

Art. 2º As emendas individuais (RP 6), as de bancada estadual (RP 7), inclusive aquelas inscritas em RP 2, e as de comissão permanente do Senado Federal, da Câmara dos Deputados e de comissão mista permanente do Congresso Nacional (RP 8), poderão ser direcionadas para o apoio ao financiamento de propostas habilitadas e selecionadas no âmbito do Programa de Aceleração do Crescimento.

ANEXO

Conforme disposto no Art. 4º desta Portaria, as Emendas PAC Seleções contemplarão propostas habilitadas e selecionadas nas programações orçamentárias constantes da Lei nº 14.822, de 2024, para os objetos discriminados abaixo:

d. Ação 0E53 - Aquisição de veículos para o transporte escolar da Educação Básica - Caminhos da Escola

1. Ônibus de transporte escolar (Brasil, 2024)

Em relação as emendas parlamentares, no SIOP temos os seguintes registros quanto as dotações, empenhos e repasses:

Programa 5011 - Educação Básica de Qualidade – Emendas Parlamentares				
0E53 - Aquisição de Veículos para o Transporte Escolar da Educação Básica - Caminho da Escola				
Ano	RP - Emendas	Dotação Atual	Empenhado	Pago

2024	Individuais	9.426.499	4.291.789	0
	Bancada Estadual	59.068.582	45.723.970	0
2023	Individuais	18.619.490	17.941.939	0
	Bancada Estadual	18.400.000	18.214.770	0
	Comissão	500.000	464.804	0
2022	Individuais	4.252.001	1.794.111	0
	Comissão	2.843.397	0	0
2021	Individuais	8.182.000	8.145.184	0
	Bancada Estadual	83.178.949	82.571.403	0
2020	Individuais	23.579.019	23.247.781	0
	Comissão	4.501.000	4.501.000	1.179.658
	Relator-Geral	55.880.896	55.880.896	764.662
	Bancada Estadual	85.324.656	85.239.604	0
2019	Individuais	18.601.324	17.912.178	0
	Bancada Estadual	266.039.472	265.872.237	0
Total		658.397.285	631.801.666	1.944.320

Fonte SIOP – Consultas emendas parlamentares

5.2 Disposição Orçamentária do PNATE

O Transporte Escolar considera as informações obtidas todos os anos nos Censos Escolares anteriores, e, nessa perspectiva, este estudo considerou informações como a taxa de evasão, distorção idade-série e abandono escolar extraídos dessa base de dados. Também extraídos do Censo Escolar, o número de estudantes que utilizam o Transporte Escolar também foi considerado, bem como sua caracterização em Transporte Escolar Aquaviário e Rodoviário.

Financeiramente, repisamos que o montante de recursos a serem repassados para as entidades, é resultado da multiplicação do valor per capita definido para cada município pelo número de alunos matriculados na rede de ensino pública da educação básica, registrado no Censo Escolar, conforme estabelece o parágrafo § 1º, do art. 7º a Resolução nº 18/2021, abaixo transcrito:

§ 1º Os valores per capita de que trata o caput considerarão as diferenças regionais, geográficas, educacionais e operacionais do transporte escolar de cada EEx, obedecida a metodologia composta por variáveis que possibilitem a atualização anual em conformidade com o Anexo – Assistência Financeira do PNATE, que poderão ser alterados por decisão do Conselho Deliberativo do FNDE, desde que respeitados os critérios previstos neste artigo. (Brasil, 2021)

Por conseguinte, os recursos são repassados de forma automática, diretamente na conta corrente da entidade executora elegível, conforme o resultado do cálculo de repasse para cada ente, atendida a disponibilidade financeira para aquele exercício, vez que a assistência

financeira do PNATE é limitada ao montante dos recursos orçamentários reservados na Lei Orçamentária Anual para essa finalidade, somados a eventuais suplementações, desde que autorizadas e em conformidade com os dispositivos do Plano Plurianual do Governo Federal (PPA) e da Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) designados ao Programa e, em razão do atendimento ser realizado de forma automática, a oferta independe de possíveis demandas/motivações apresentadas pelos entes interessados.

O orçamento federal consigna as ações 00PI (PNAE), 0515 (PDDE), 0969 (PNATE) e 00SS (assistência financeira por força da Lei nº 14.172/21) como sendo de execução obrigatória. A Portaria nº 710/2021, de 25 de fevereiro de 2021, estabeleceu Fonte de Recursos específicas para as Transferências de Recursos do FNDE.

Em relação ao PNATE, temos a seguinte disponibilidade orçamentária nos últimos seis anos previsto na LOA.

Programa 5011 - Educação Básica de Qualidade - LOA			
0969 - Apoio ao Transporte Escolar na Educação Básica			
Ano	Dotação Atual	Empenhado	Pago
2024	872.632.625	825.982.877	798.928.525
2023	872.038.385	872.038.384	872.037.958
2022	772.038.385	772.038.385	772.038.385
2021	772.038.385	772.038.385	770.329.451
2020	720.000.000	720.000.000	720.000.000
2019	709.000.000	705.869.858	696.591.288
Total	4.717.747.780	4.667.967.889	4.629.925.608

Fonte FNDE – Consultas PNATE BI

6. MONITORAMENTO DA POLÍTICA DE TRANSPORTE ESCOLAR

O FNDE, além de efetuar a assistência financeira suplementar aos Programas de Transporte do Escolar, é a entidade responsável pela normatização, abertura das contas correntes para repasse dos recursos, acompanhamento, fiscalização, cooperação técnica e avaliação da aplicação dos recursos do Programa, diretamente ou por delegação.

No que tange aos dois Programas da Política Nacional de Transporte Escolar, destacamos o desenvolvimento do Sistema Eletrônico de Gestão do Transporte Escolar - SETE, disponibilizado gratuitamente a todos os entes federados para otimizar a gestão do transporte escolar local. A ferramenta foi desenvolvida pelo Centro Colaborador de Apoio ao Transporte Escolar da Universidade Federal de Goiás em parceria com o FNDE e permite o desenho, descrição, roteirização e digitalização de rotas; georreferenciamento; produção de relatórios com indicadores, gráficos e cadastro com os dados referentes às escolas e aos estudantes beneficiários do transporte escolar para auxiliar no controle de dados e gestão da política.

Em relação à migração de dados entre o SETE e demais sistemas locais de gestão do transporte escolar, esclarecemos que o SETE possui um módulo de interface com outros sistemas (API – *Application Programming Interface*) para permitir a importação e exportação de dados. Entretanto, em reuniões realizadas entre o CECATE-UFG e o FNDE, foram discutidas questões relacionadas à liberação do uso da API em função da Lei Geral de Proteção de Dados (LGPD), considerando a questão sobre a importação e exportação destes dados por API, pois normalmente a conexão via API é via aplicação, o que poderia ter algum problema com a LGPD, pois os dados contidos no SETE são muitas vezes sensíveis como o nome do aluno, endereço, escola e itinerários.

A aplicação SETE permite que os usuários logados exportem e importem determinados dados diretamente pelo sistema. Estes dados já são visualizados conforme município, assim o usuário apenas consegue visualizar e exportar apenas os dados de sua responsabilidade, a exemplo de dados exportados e importados em planilhas eletrônicas, arquivos GPX (trajetos de rotas), de modo a auxiliar os gestores municipais no intercâmbio de informações entre sistemas.

Importante destacar que o sistema foi financiado pelo Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação e desenvolvido em regime de parceria pelo Centro Colaborador de Apoio ao Transporte Escolar da Universidade Federal de Goiás (CECATE – UFG). O sistema é distribuído gratuitamente sob a licença de software livre MIT (OSI, 2019)

que possibilita o compartilhamento e modificação do código do mesmo por terceiros, por exemplo, por agências públicas, empresas e equipe tecnológicas dos municípios. O sistema foi projeto com intuito de não depender de nenhum software proprietário, desta forma é possível utilizá-lo sem ter de licenciar programas dependentes.

6.1 Monitoramento do Programa Caminho da Escola

O Sistema Eletrônico de Gestão do Transporte Escolar - SETE, é um software de e-governança para gestão do transporte escolar que unifica diversos aspectos realizados isoladamente por outros sistemas, como a gestão de frota, a gestão de estudantes e a roteirização.

O SETE é um software livre e gratuito de e-governança desenvolvido para auxiliar o FNDE e as entidades executoras na gestão do transporte escolar e apoiar as ações de monitoramento e avaliação empreendidas pelo FNDE.

As ferramentas do SETE são fornecidas em diferentes modos para que possam ser usadas por municípios com realidades distintas. Por exemplo, um município que possui menos informações pode desejar apenas cadastrar informações a respeito das rotas existentes, como quilometragem e alunos atendidos. Já um município com uma gestão mais madura pode desenhar o traçado das rotas em mapas para melhor compreender os deslocamentos.

6.2 Monitoramento do PNATE

O monitoramento através do Sistema SETE também atende ao PNATE, já que a Resolução n° 5, de 9 de abril de 2024 estabelece que a gestão da operação de transporte escolar mantida, mesmo que parcialmente, com recursos do PNATE ocorrerá por meio do Sistema de Gestão de Transporte Escolar - SETE, fornecido pelo FNDE e disponível no endereço eletrônico da Autarquia na internet, subsidiará na transferência de recursos do PNATE, sobretudo na redistribuição dos recursos orçamentários às entidades executoras elegíveis.

O Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar, assim como o Programa Caminho da Escola são fiscalizados e acompanhados pelo próprio FNDE, pelo TCU, CGU e MP. Como antes aduzido, no município o controle social é exercido pelo Conselho Social do Fundeb – CACS-Fundeb que deve acompanhar a execução do programa, não executando efetivamente, somente fiscalizando e analisando as contas e nas reuniões sazonais, onde o acompanhamento da execução física, denominado pelo ente como acompanhamento in

loco, é o exercido pelos gestores, por pais de alunos, pela Coordenação de Educação no Campo e pela empresa terceirizada nas escolas, na zona rural e nas rotas.

O FNDE disponibiliza painéis de Business Intelligence (BI) no Power BI para acompanhar dados sobre o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (Pnate). Esses painéis oferecem informações sobre execução, saldos, histórico de repasses, histórico de prestações de contas, previsão de repasses.

CONCLUSÃO

Neste trabalho, procuramos compreender a dimensão política dos Programas de Transporte do Escolar e analisar a base legal e os objetivos do Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar - PNATE e do Programa Caminho da Escola, identificando os procedimentos financeiros e orçamentários que garantem qualidade ao transporte do escolar.

Em que pese tratarmos de apenas dois Programas de Políticas públicas, que conferem relevante complexidade, não é difícil compreender as dificuldades administrativas em que passam os entes federados, principalmente os de esfera municipal, que quase sempre tem sua infraestrutura física limitada e celebram ajustes e termos relacionados a adesão a programas de outras pastas ministeriais como saúde, segurança, cultura e atendem a obrigação legal em prestar contas de outros programas de transferência automática, em inúmeros sistemas, com diferentes procedimentos e regulamentações acerca de suas rotinas de planejamento, execução e prestação de contas.

Pensando na burocracia enfrentada pelos entes, a modernização através da simplificação dos registros para os gestores, a mudança no formato das Prestações de Contas dos Programas, e acessibilidade aos registros e repositórios relativos a execução das ações do FNDE, representam um avanço significativo ao garantir o acompanhamento e monitoramento integrado, aferindo com mais agilidade as despesas referentes aos programas nacionais da educação, fortalecendo a boa gestão dos recursos públicos e a transparência ativa, proporcionando a participação e o controle social sobre o transporte público escolar que em muitos locais, ainda é precário e, por isso, enfrentam dificuldades para executar os recursos vindos das políticas de maneira adequada, a despeito das resoluções descritivas.

O controle social do Conselho do FUNDEB e da informação, representação ou denúncia realizada pelo cidadão, proporciona mais um instrumento na supervisão administrativa e controle da utilização íntegra dos recursos financeiros do Programas, possibilitando, com mais confiança, que a oferta aos alunos de um transporte escolar com qualidade e segurança aconteça e dentro das normas e das exigências estabelecidas pelo programa, além de instrumento democrático de participação popular no anseio da participação na melhoria do ambiente escolar ou na manutenção da coisa pública.

O custo do transporte do escolar representa, para a maioria das prefeituras, uma despesa mensal significativa, correspondente, muitas vezes, ao que o governo repassa por ano, pesando no orçamento. Porém, em um país como o nosso, em que as desigualdades sociais

são enormes, o direito à escola e a uma educação de qualidade devem ser tratados com prioridade. Portanto, os recursos não podem faltar ou sofrer redução.

Não obstante, verificamos com a leitura e análise das fontes utilizadas para a realização deste trabalho que o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar – PNATE, apesar de ser menos visualizado pela sociedade que o Programa Caminho da Escola e seus veículos característicos nas cores amarelo e preto, é mais imprescindível para a oferta do serviço público de transporte escolar nos entes, pois sua transferência é contínua e fazem a diferença na complementação da manutenção dos veículos escolares de responsabilidade do ente da federação.

Desse modo, nossas reflexões apontam que é necessário que a Política de Transporte Escolar seja pensada para além do sentido global e devendo considerar as diversidades territoriais e suas respectivas especificidades locais. Como analisado, as realidades brasileiras são muito complexas e podem apresentar resultados específicos mesmo dentro da menor esfera federal que é o município.

São altas as expectativas, pois o FNDE tem se empenhado para avaliar a Política Pública e, com isso, cumprir com seu papel institucional e contribuir para o crescimento das disponibilidades financeiras e para o aperfeiçoamento da política. A implementação de parcerias com os Institutos Federais de Ensino e criação dos CECATE – Centro Colaborador de Apoio ao Transporte Escolar, proporcionará às instituições de ensino superior maior engajamento e colaboração com a autarquia e com a sociedade, fornecendo suporte no desenvolvimento de estudos e na implementação de ações como as de capacitação dos atores que atuam nesta tessitura, visando promover melhorias nas políticas públicas relacionadas ao transporte escolar, buscando garantir a prestação do serviço público em transporte escolar mais eficiente, seguro e alinhado com as fidedignas necessidades educacionais das comunidades.

REFERÊNCIAS

Transporte Escolar Rural Aquaviário na Amazônia: desafios e perspectivas/ Organização Renata Rodrigues Maia Pinto - Palmas-TO: Núcleo de Estudos Contemporâneos da Universidade Federal do Tocantins, 2011.

FNDE/UFG. **Entendendo os Custos do Transporte Escolar**, cartilha: 2019. Disponível ao SEI nº 4112799.

FNDE/UFG. **Proposta de Nova Formulação para o Repasse dos Recursos do Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar – PNATE**. Volume I, Catilha: 2020. Disponível ao SEI nº 4112873.

FNDE/UFG. **Modelo Proposto para o Repasse dos Recursos do Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar – PNATE**, Cartilha: 2024. Disponível ao SEI nº 4112843

MONLEVADE, João. **O FUNDEF e seus Pecados Capitais**. 2 ed. Ceilândia, DF: Idea, 1998.

IBGE. **Classificação e caracterização dos espaços rurais e urbanos do Brasil** : uma primeira aproximação. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Coordenação de Geografia. – Rio de Janeiro: IBGE, 2017.

SOARES, André Luiz Santa Cruz. **Direito Constitucional**. 2. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2019. Disponível em: <https://www.forensedigital.com.br/direito-constitucional-2-edicao>. Acesso em: 31 de julho de 2023.

CASTRO, Jorge Abrahão de. **Avaliação do processo de Gasto Público do Fundo nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE)**. Planejamento e políticas Públicas. N.24. dez 2001.

Legislação consultada:

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Promulgada em 5 de outubro de 1988**. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 5 out. 1988. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm Acesso em 17 de setembro de 2024.

BRASIL. **Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996 - Estabelece as diretrizes e bases da educação nacional**. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9394.htm Acesso em: 17 de setembro de 2024.

BRASIL. **Lei Complementar nº 101, de 2000 - Lei de Responsabilidade Fiscal – LRF - Estabelece normas de finanças públicas voltadas para a responsabilidade na gestão fiscal e dá outras providências**. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp101.htm Acesso em: 19 de setembro de 2024.

BRASIL. **Lei nº 10.880, de 9 de junho de 2004 - Institui o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar**. Disponível em: <https://www.gov.br/fnde/pt-br/acesso-a-informacao/acoes-e-programas/programas/pnate/legislacao/LEIN10.880DE9DEJUNHODE2004.pdf> Acesso em: 18 de setembro de 2024.

BRASIL. Lei nº 14.113, de 25 de dezembro de 2020 - Regulamenta o Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica e de Valorização dos Profissionais da Educação (Fundeb), de que trata o art. 212-A da Constituição Federal; revoga dispositivos da Lei nº 11.494, de 20 de junho de 2007; e dá outras providências. Disponível em: <https://www.gov.br/fnde/pt-br/acao-a-informacao/acoes-e-programas/financiamento/fundeb/legislacao/2020/lei-no-14-113-de-25-de-dezembro-de-2020/> Acesso em: 25 de setembro de 2024

BRASIL. Resolução CD/FNDE nº 18, de 22 de outubro de 2021 - Estabelece diretrizes e orientações para o apoio técnico e financeiro na execução, no monitoramento e na fiscalização da gestão de veículos de transporte escolar, pelas redes públicas de educação básica dos Municípios, Estados e do Distrito Federal, no âmbito do Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar. Disponível em: <https://www.gov.br/fnde/pt-br/acao-a-informacao/acoes-e-programas/programas/pnate/legislacao/RESOLUOCDFNDEN18DE22DEOUTUBRODE2021.pdf> Acesso em: 18 de setembro de 2024.

BRASIL. Resolução nº 5, de 9 de abril de 2024 - Altera a Resolução CD/FNDE nº 18, de 22 de outubro de 2021, que estabelece diretrizes e orientações para o apoio técnico e financeiro aos Municípios, aos Estados e ao Distrito Federal, no âmbito da execução do Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar – PNATE. Disponível em: <https://www.gov.br/fnde/pt-br/acao-a-informacao/legislacao/resolucoes/2024/resolucao-no-5-de-9-de-abril-de-2024-resolucao-no-5-de-9-de-abril-de-2024-dou-imprensa-nacional.pdf/> Acesso em: 21 de setembro de 2024.

BRASIL. Resolução nº 1, de 20 de abril de 2021 – Estabelece diretrizes e orientações para o apoio técnico e financeiro na aquisição, utilização e monitoramento da gestão de veículos de transporte escolar, pelas redes públicas de educação básica dos municípios, dos estados e do Distrito Federal, no âmbito do Programa Caminho da Escola. Disponível em: <https://www.gov.br/fnde/pt-br/acao-a-informacao/acoes-e-programas/programas/caminho-da-escola/legislacao/Decreto11162de2022.pdf> Acesso em: 29 de setembro de 2024.

BRASIL. Decreto nº 11.162, de 4 de agosto de 2022 - Estabelece que caberá ao Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE), órgão vinculado ao Ministério da Educação, coordenar a implementação, o acompanhamento, o monitoramento e a avaliação do Programa Caminho da Escola. Disponível em: <https://www.gov.br/fnde/pt-br/acao-a-informacao/acoes-e-programas/programas/caminho-da-escola/legislacao/RESOLUON01DE20DEABRILDE2021.pdf> Acesso em: 27 de setembro de 2024.

BRASIL. Resolução nº 7, de 8 de maio de 2023 – Autoriza, em caráter excepcional, a realização de processo licitatório, pelos próprios entes federativos, para a aquisição de bicicletas e capacetes escolares por meio do Programa Caminho da Escola - Comunicado Caminho da Escola nº 04/2023 - Resolução autoriza aquisição de bicicletas e capacetes escolares. Disponível em: <https://www.gov.br/fnde/pt-br/acao-a-informacao/acoes-e-programas/programas/caminho-da-escola/legislacao/RESOLUON7DE8DEMAIODE2023DOUImprensaNacional.pdf> Acesso em: 27 de setembro de 2024.

BRASIL. Resolução nº 10 de 23 de maio de 2024 - Institui procedimentos para a assistência técnica e financeira para recuperação das Redes Físicas Escolares Públicas do estado do Rio Grande do Sul, em caráter emergencial, para os municípios listados na Portaria SEDEC/MDR

nº 1.377, de 5 de maio de 2024, da Secretaria Nacional de Proteção e Defesa Civil, ou outra que venha a substituí-la, no âmbito do Programa Dinheiro Direto na Escola PDDE, do Programa Nacional do Livro e do Material Didático - PNLD e do Programa Nacional de Transporte Escolar - PNATE. Disponível em: <https://www.gov.br/fnde/pt-br/aceso-a-informacao/legislacao/resolucoes/2024/resolucao-no-10-de-23-de-maio-de-2024.pdf>/ Acesso em: 25 de setembro de 2024

BRASIL. Resolução CD/FNDE nº 7, de 02 de maio de 2024 - Estabelece a classificação das fontes ou destinações de recursos a ser utilizada por Estados, Distrito Federal e Municípios. Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/portaria-n-710-de-25-de-fevereiro-de-2021-305389863> em: 19 de setembro de 2024.

BRASIL. Portaria nº 710, de 25 de fevereiro de 2021 - Dispõe sobre procedimentos e prazos para operacionalização das emendas parlamentares destinadas ao Programa de Aceleração do Crescimento - Emendas PAC Seleções. Disponível em: <https://www.gov.br/transferegov/pt-br/legislacao/portarias/portaria-conjunta-sri-cc-mgi-no-108-de-7-de-marco-de-2024> Acesso em: 19 de setembro de 2024.

BRASIL. Portaria Conjunta SRI/CC/MGI Nº 108, de 7 de março de 2024 - Dispõe sobre procedimentos e prazos para operacionalização das emendas parlamentares destinadas ao Programa de Aceleração do Crescimento - Emendas PAC Seleções. Disponível em: <https://www.gov.br/transferegov/pt-br/legislacao/portarias/portaria-conjunta-sri-cc-mgi-no-108-de-7-de-marco-de-2024> Acesso em: 19 de setembro de 2024.

BRASIL. Portaria nº 547, de 2 de julho de 2024 - Estabelece categorização de despesas do Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar - PNATE na solução BB Gestão Ágil, a serem realizadas em veículos escolares do Caminho da Escola e/ou de propriedade da Entidade Executora - EEx, devidamente licenciados pelo órgão de trânsito competente. Disponível em: <https://www.gov.br/fnde/pt-br/aceso-a-informacao/legislacao/portarias/2024/portaria-no-547-de-2-de-julho-de-2024-portaria-no-547-de-2-de-julho-de-2024-dou-imprensa-nacional.pdf> Acesso em: 22 de setembro de 2024.

Sistemas consultados na internet entre 20/09 e 29/09/2024:

Power BI - Caminho da Escola - <https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiYTA5ZTZiYjAtNmI4NS00NDhmLWJmMjQtYjEyMzU2MTI3MzU3IiwidCI6ImNmODQ1NGQzLWUwMTItNGE5ZC05NWlZLTcwYmRiNmY0NTlkNSJ9>

Power BI - Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar PNATE - <https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiNWFiYzgzOTU0OWQzYS00YTQ1LWFKMTUtZjZjNTdhODkwOTI4IiwidCI6ImNmODQ1NGQzLWUwMTItNGE5ZC05NWlZLTcwYmRiNmY0NTlkNSJ9>

SIOP - Sistema Integrado de Planejamento e Orçamento - <https://www.siop.planejamento.gov.br/>

SIMEC - Sistema Integrado de Monitoramento Execução e Controle - <https://simec.mec.gov.br/>

Sítios GOV.BR consultados na internet entre 16/09 e 29/09/2024:

<http://www.fnde.gov.br>

<http://www.cgu.gov.br>

<http://www.planalto.gov.br>

<http://www.planejamento.gov.br>

<http://www.senado.gov.br>

<http://www.tcu.gov.br>